cena **60 gr.**

TURYSTA i AUTO

Rok II. Nr. 1. Dnia 15 stycznia 1934 r.

POLSKI TOURING KLUB
PTK



WIDOK Z GŁODÓWKI
BUKOWINA TATRZAŃSKA
Fot. T. Zalewski

TURYSTA i AUTO

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

PISMO MIESIĘCZNE ILUSTROWANE

Pod redakcją Kazimierza Marjana KAŁCZYŃSKIEGO

Redakcja i Administracja: Warszawa, Kredytowa 5. Telefon 203-45.

Warunki prenum.: rocznie Zł. 6.50, półroczn. 3.50, kwart. 1.80

Ceny ogłoszeń: za całą stronę okładki lub w tekście zł. 700, za 1/2 strony zł. 360, za 1/4 zł. 180, za 1/8 zł. 90, za 1/16 zł. 45.

NR. 1. WARSZAWA, DNIA 15 STYCZNIA 1934 R. ROK II.

JURC.

Turystyka, a rok 1934.

Rozpoczynający się rok 1934 jest właściwie szóstym rokiem rozwoju turystyki w Polsce odrodzonej. Lata ubiegłe, a zwłaszcza rok 1929, 30 i 31 były okresem, w którym zwracała na siebie uwagę poważna ilość wycieczek z Polski do obcych krajów. Po kataklizmach wojennych i uruchomieniu warsztatów pracy — społeczeństwo nasze zaczęło jeździć po szerokim świecie, ażeby zobaczyć co się tam dzieje i ażeby poznać to, o czem słyszano w uczelniach i do czego zachęcały fascynujące programy i prospekty biur podróży. W tych latach turystyka wewnętrzna nie mogła się rozwinąć. Poza zrozumiałą podnietą wyjazdu zagranicznego, rozwój uniemożliwiały dwa jeszcze elementy: brak propagandy i drożyzna ówcześnie panująca w naszych ośrodkach turystycznych oraz wysokie ceny komunikacji. Nadeszły lata 1932 i 33 roku. Wyjazdy zagraniczne dadzą się ująć cyfrą setek. Turystyka krajowa zaczęła nabierać popularności, ruch wewnętrzny wzrósł poważnie. Czy zawdzięczamy to jedynie wprowadzonym ograniczeniom i podniesieniu ceny paszportów zagranicznych? Czy owo dobro turystyki rodzimej spowodował t. zw. kryzys? Nietylko. Ruch ten wzrósł dzięki racjonalnej propagandzie i obniżeniu cen. Wszyscy, którzy interesują się przeobrażeniami naszej turystyki, mogą powiedzieć, że dobrym pomysłem były pociągi turystyczne, nazwane popularnemi. Wszyscy muszą złożyć należne uznanie za wprowadzenie tradycji turystycznych, do jakich w pierwszym rzędzie zaliczyć należy Święto Morza.

W jesieni ubiegłego roku zapanowało w turystyce naszej pewne odrętwienie — osłabienie myśli i czynu. Czem zostało to wywołane? Brakiem propagandy, brakiem podaży objektów i zapowiedziami zniesienia zniżek kolejowych, ulg i udogodnień.

Nowy 1934 rok dla dziejów turystyki polskiej nie narodził się w pogodnej, rodzinnej i harmonijnej atmosferze — to prawda, ale nie może to oznaczać zaniku możliwości dalszego wzrostu ruchu turystycznego. Turystyka jest nałogiem. Uszlachetniającym nasz umysł, zdrowie i dusze — ale nałogiem. Kto raz jej „spróbuje" kto raz wyniesie zadowolenie — ten staje się jej zwolennikiem — nałogowcem. Na tej prawdzie oparta zdrowa myśl organizatorów, znajdzie dużo sposobów i terenów dotychczas nieznanych.

W postępie swego rozwoju większość naszych poczynań turystycznych opierała się dotychczas na kolejnictwie. Jest to zrozumiałe. Takie wyjście było najłatwiejsze. Rok 1934 przyniesie poważne zwiększenie ruchu turystycznego samochodowego. Bezsprzecznie większą ilość wrażeń turystycznych daje przejazd wygodnym autobusem czy autocarem od takiego samego przejazdu kolejowego. Może ktoś zarzucić mi zapominanie o czasie. Niezapominam. Wycieczki do 200—250 klm. można doskonale przeprowadzać autobusami, zużywając na pokrycie tej przestrzeni jeden dzień. Wycieczki dalsze — jeśli czas jest ograniczony — przewozić koleją. Taki podział użycia środków przewozowych odpowiadać będzie turyście pod każdym względem, nie wyłączając względów materjalnych. Przy dalszych przestrzeniach nowa taryfa kolejowa jest tańsza od zeszłorocznej.

Nasze szlaki wodne i istniejące na nich środki lokomocji, powinny również w roku obecnym zaznać, jeśli już nie natłoku publiczności, to przynajmniej wyprzedania wszystkich miejsc. Słowem w roku 1934 nastąpi wzmożenie się ruchu turystycznego przy użyciu motorowych środków transportowych. Autobus, autocar, parostatek, motorówka.

W podmiocie rodzajowości ruchu turystycznego ma wszelkie widoki na wzmożenie — ruch t. zw. mały, t. j. weekend'owy. Krótkie tanie wy-

cieczki na sobotę i niedzielę do lasu, na świeże powietrze, na plażę — po zdrowie, humor i oderwanie myślowe od trosk codziennych.

Ruch daleki winien być skierowany do regjonów mało znanych przez nasze społeczeństwo, a z tego powodu jeszcze niezorganizowanych turystycznie. Program dostosowany do sezonu. Są cztery sezony. Wybór miejscowości musi uwzględniać te właśnie sezony. Czy znamy ziemię Nowogrodzką, Poleską, północ i północno-wschód Wileńszczyzny, Wołyń, Podole, Huculszczyznę, Tarnopolszczyznę?

Oczywiście, tak jak lat ubiegłych, tak i w roku obecnym, a może nawet obecnie jeszcze więcej, zależy wszystko od propagandy. Rozmiary propagandy dyktuje przemyślany plan tegorocznego organizowania naszej turystyki. Środki propagandy powstają po skrystalizowaniu tematu zaciekawienia, jakim można operować w propagandzie. Zaciekawienie następuje przez rzucenie odpowiedniego materjału na odpowiedni teren, do odpowiedniego zespołu. Zespołami temi dla organizującej się turystyki polskiej są stowarzyszenia, związki i organizacje społeczne. Od apolitycznych do zawodowych, jeśli można w ten sposób, t. j. według pierwszych liter nazwy ująć alfabetycznie wszystkie zespolenia ludzkie.

Wycieczki zagraniczne, poza morskiemi Linji Gdynia—Ameryka, nie mają widoków rozwoju. Nie mówię tu o ruchu kompensacyjnym, który zaczął swój żywot w roku ubiegłym i w obecnym napewno nieco wzrośnie, ażeby w następnym spocząć w grobie — teczce z napisem „do załatwienia“. Ruch przyjazdowy z zagranicy mogą spowodować znów i jedynie stowarzyszenia, o których mówiłem przed chwilą. Na dzisiejsze czasy, to jest jedyne tło możności zaciekawienia i jedyna droga do ściągnięcia turystów z zagranicy, przy braku środków materjalnych na szeroko zakrojoną propagandę. Stowarzyszenia, nawiązując łączność turystyczną z zaprzyjaźnionemi związkami zagranicznemi, mogą dać niespodziewanie duże rezultaty.

Streszczając więc całość, można przewidzieć, że rok 1934 winien rozszerzyć zasięg naszej turystyki pod względem komunikacyjnym i terenowym.

Z wystawy „Sportów i Turystyki zimowej“

Zorganizowana przez Warszawski Klub Narciarski Wystawa „Sportów i Turystyki zimowej“ — została zamknięta w dniu 29 grudnia. Wystawa była pierwszą tego rodzaju. Zainteresowanie jakie wzbudziła wśród szerokich mas naszego społeczeństwa, jest najlepszym sprawdzianem słuszności i uznania dla organizatorów. Na wystawie Polski Touring Klub urządził własne stoisko na tle montażu przedstawionego obok. Stoisko to otrzymało od Jury wystawowego list pochwalny.



W odpowiedzi na artykuł „Expressu Porannego”

„Express Poranny“, w numerze z dnia 13 grudnia r. ub. zamieścił artykuł p. t. „Koniec Turystyki Filutów“, w którym, w niezwykle tendencyjny sposób, atakuje działalność Polskiego Touring Klubu, a zwłaszcza wprowadzony przez Klub system afiljacji innych stowarzyszeń. W związku z powyższym artykułem Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu wyjaśnia, co następuje:

1) Polski Touring Klub afiljował szereg zrzeszeń i stowarzyszeń społecznych, nie dla uzyskania znacznych dochodów ze składek tych organizacyj, gdyż afiljacja, jest to przyjęcie osoby prawnej na członka rzeczywistego, co materjalnie wyraża się kwotą zł. 18 rocznie od całego stowarzyszenia afiljowanego. Miało to na celu propagandę turystyki wśród najszerszych warstw społeczeństwa polskiego, bez względu na zawód lub środowisko i dlatego Polski Touring Klub wprowadził do swego Statutu prawo przyjmowania na członków nadzwyczajnych osób, należących do zrzeszeń afiljowanych, za minimalną opłatą zł. 4.50 rocznie. Tu należy zwrócić uwagę na fakt, że ten system organizacyjny, przyjęły od dawna wielkie zrzeszenia turystyczne zagranicą, a rezultaty przez nie osiągnięte w dziedzinie organizacji turystyki świadczą o słuszności powyższego systemu.

2) Faktem, który może być w każdej chwili udowodniony książkami ewidencyjnemi i rachunkowemi Polskiego Touring Klubu jest, że ilość zrzeszeń afiljowanych w dniu 1 października r. ub. wynosiła 22 organizacje, przyczem tylko kilkuset członków tych organizacyj, którzy zapisali się do Polskiego Touring Klubu, bezpośrednio korzystało z kolejowej legitymacji zniżkowej.

3) Naszem zdaniem nie jest rzeczą słuszną twierdzenie, że zniesienie indywidualnych zniżek turystycznych przyczyni się do rozwoju turystyki, a zapobiegnie nadużyciom, jakie przy korzystaniu ze zniżek jakoby miały miejsce. Zarzut szerokiego szafowania zniżkami nie znajduje uzasadnienia, gdyż Ministerstwo Komunikacji, wprowadzając w swoim czasie indywidualne zniżki kolejowe, przewidywało ich szerokie zastosowanie. Ministerstwo nie przewidziało żadnych ograniczeń ani żadnego systemu kontroli, tak dla swoich organów, jak i dla zrzeszeń wydających zniżki.

Natomiast faktem jest, że szeregi pracowników prywatnych, niezamożnej pracującej inteligencji, wyjeżdżających w różnych terminach w celach turystycznych oraz na urlopy wypoczynkowe i świąteczne, będą pozbawione tego daleko idącego udogodnienia, a co za tem idzie wyjazdy te zostaną im uniemożliwione.

Obniżenie taryfy kolejowej w okresie depresji gospodarczej jest jedynie koniecznem posunięciem w polityce taryfowej Ministerstwa Komunikacji, które dotąd ponosiło na pociągach osobowych znaczne straty. Wiadomem bowiem jest, że pociągi normalne, pospieszne i osobowe, odchodziły niejednokrotnie zupełnie puste, podczas, gdy frekwencja tanich pociągów popularnych przerastała najśmielsze oczekiwania. Twierdzenie, że obecna obniżka globalna taryfy o 25%, na dystansach ponad 200 klm., stworzyła korzystne warunki dla uprawiania turystyki nie jest uzasadnione, ponieważ z obniżki tej korzystać będą wszyscy bez względu na cel podróży.

4) Polski Touring Klub, rozszerzając swoją działalność na wszystkie warstwy społeczeństwa, zdobył w ciągu ostatnich lat pokaźną liczbę, przeszło 6.000 członków, posiada 10 Delegatur Okręgowych i kilkadziesiąt Delegatur lokalnych w różnych miejscowościach Polski. Liczby te świadczą o niezwykłej popularności i pożytku naszej instytucji. Ponieważ, jak należy wnioskować z treści artykułu w „Expressie Porannym“, autor zupełnie nie orjentuje się co to jest Polski Touring Klub i jaką działalność rozwija, przeto pozwalamy sobie przypomnieć, że Polski Touring Klub jest od lat 5-ciu członkiem dwóch największych i najpoważniejszych Federacyj Turystycznych światowych, a mianowicie — Alliance Internationale de Tourisme i Conseil Central du Tourisme International, oraz że prowadzi stosunkowo poważną propagandę turystyczną kraju i zagranicą, a jako organizacja wybitnie społeczna nie obliczona na zysk, nie otrzymująca żadnych subsydjów, zmuszona jest niejednokrotnie ponosić znaczne ciężary finansowe z uwagi na swą działalność propagandową zagranicą.

Poglądy wyrażone pod naszym adresem na łamach „Expressu Porannego“ są tembardziej dziwne, że przed czterema miesiącami, z okazji organizowanej przez nas wycieczki Motorzystów Czeskich do Polski, „Express Poranny“ zamieścił kilkakrotnie nader pochlebne opinje o organizacji i pracy Polskiego Touring Klubu.

Te momenty, charakteryzujące wybitnie naszą pożyteczną działalność specjalnie podkreślamy, bowiem złośliwe wysuwanie przez ludzi nieznających istoty zagadnienia niepoważnych zarzutów szkodzi nie nam, jako organizacji, lecz działalności naszej na polu turystyczno-propagandowem.

MARJAN KRYNICKI.

Komunikacja lotnicza nad oceanami

Sprawa przelotów transoceanicznych stanowi w lotnictwie jeden z najbardziej delikatnych problemów, który dotychczas nie został rozwiązany w sposób pozytywny i definitywny. Coraz liczniejsze, coraz śmielsze i wspanialsze są coprawda przeprawy lotnicze ponad niezmierzonemi przestrzeniami mórz i oceanów, coraz to więcej jest coprawda śmiałków, którzy, wzorem Lindbergha, Skarżyńskiego, marszałka Balbo i tylu innych bohaterskich pionierów, pragną na skrzydłach swych samolotów przenosić się z jednego kontynentu na drugi — jednak wszystkie dotychczasowe przeloty oceaniczne miały i nadal mają jedynie charakter sportowy lub eksperymentalny.

O wprowadzeniu stałej komunikacji transoceanicznej przy pomocy samolotów, a zwłaszcza o połączeniu linją lotniczą Europy z Ameryką, mówi się poważnie dopiero od bardzo niedawna. Problem ten nastręcza jednak tak wiele wątpliwości do rozstrzygnięcia i trudności do pokonania, że nie należy spodziewać się rychłej jego realizacji. Karol Lindbergh, którego kompetencji w tej dziedzinie nikt chyba nie może negować, oświadczył niedawno, że uruchomienia stałej komunikacji lotniczej między Starym i Nowym Światem nie należy oczekiwać przed upływem 3—4 lat.

W ciągu tego okresu musi znaleźć rozwiązanie szereg trudności natury technicznej, a zwłaszcza musi zostać uzgodniony pogląd, jakiego typu samolot najlepiej nadaje się do przepraw przez Ocean. Obecnie bowiem ścierają się w tej dziedzinie dwa poglądy, mające zarówno swoich gorących zwolenników, jak i namiętnych przeciwników. Jeden pogląd wypowiada się za rozwiązaniem na oko najlogiczniejszem, to znaczy za wprowadzeniem w komunikacji nadmorskiej wodnopłatowców, czyli aparatów przystosowanych do osiadania na powierzchni wody. Drugi pogląd opiera się na dotychczasowych rezultatach praktycznych i dowodzi, że w lotnictwie transoceanicznem wyższość będą miały właśnie zwykłe samoloty lądowe.

Który z tych dwuch kierunków zwycięży — trudno w tej chwili powiedzieć. Dyskusja nad zaletami i wadami samolotu lądowego i wodnopłatowca toczy się obecnie na płaszczyźnie regularności i bezpieczeństwa przelotu, co jest łatwo zrozumiałem, gdyż możność uruchomienia linji transoceanicznej zależeć będzie w głównej mierze od stopnia bezpieczeństwa, jaki zapewniony zostanie pasażcrom.

Zwolennicy wodnopłatowców wychodzą z założenia, że przy obecnym stanie techniki należy zawsze liczyć się z możliwością defektu w silnikach samolotu, który winien dlatego być przystosowany do utrzymywania się na powierzchni wody przynajmniej tak długo, dopóki fale radjowe nie sprowadzą na pomoc przejeżdżających w pobliżu okrętów. Słynny francuski konstruktor Ludwik Bleriot, który pierwszy przeleciał nad kanałem La Manche i od tego czasu nieprzerwanie pracuje nad zagadnieniem lotów nadmorskich, posiada gotowe plany samolotu, którego kabina w razie przymusowego opadnięcia na wodę, daje się odłączyć i stanowi rodzaj okrętu, mogącego utrzymać się na powierzchni, a nawet samodzielnie żeglować zapomocą własnego silnika.

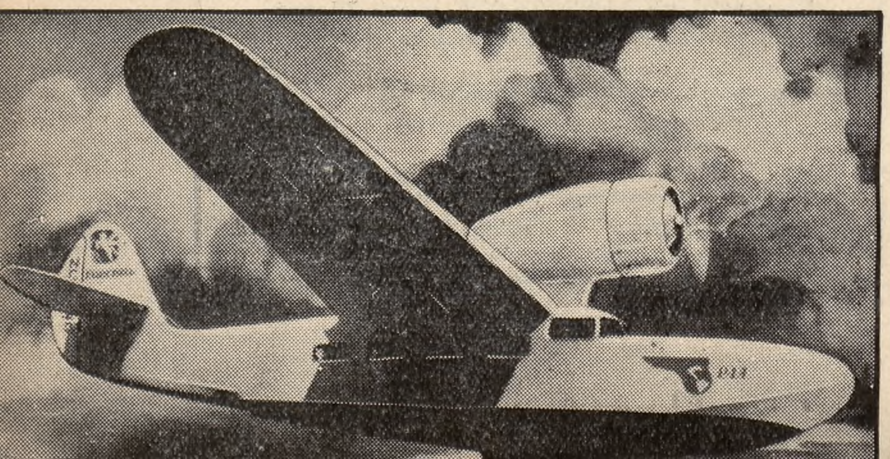
Wodnopłatowce transoceaniczne, oraz wielkie samoloty z kabiną ratowniczą musiałyby jednak mieć bardzo znaczny ciężar, coby im uniemożliwiało rozwijanie dużych szybkości podróżnych. Wadę tą podkreślają przy każdej okazji zwolennicy zastosowania w komunikacji morskiej samolotów lądowych. Twierdzą oni, że najgłówniejszym czynnikiem zapewniającym bezpieczeństwo jest wielka szybkość przelotu nad oceanem, która pozwoli na skrócenie do minimum czasu przelotu, a temsamem odpowiednio zmniejszy możliwość powstania jakiegokolwiek defektu w samolocie. Zresztą — dodają zwolennicy płatowców lądowych — w wielkich samolotach pasażerskich nietrudno jest udostępnić silniki, aby mechanicy mogli czuwać w locie nad sprawnością ich działania, a przy kilku silnikach defekt jednego z nich nie jest jeszcze rzeczą bardzo groźną.

Zwolennikom zastosowania samolotów lądowych do komunikacji morskiej przybywa w sukurs dyskutowany już od bardzo dawna projekt sztucznych wysp pływających, któreby zostały zakotwiczone na szlaku oceanicznym, umożliwiając samolotom lądowanie w drodze dla uzupełnienia zapasów materjałów pędnych, dokonania niezbędnych napraw, lub przeczekania niepomyślnych warunków atmosferycznych.

Budowa sztucznych wysp jest już dziś z punktu widzenia technicznego zupełnie możliwa, jednak w realizacji tego śmiałego projektu stały dotychczas na przeszkodzie względy finansowe, oraz pewne względy natury politycznej i nawet prawnej. Dopiero ostatnio uczyniony został poważny krok naprzód, gdyż rząd Stanów Zjednoczonych wyasygnował półtora miljona dolarów na budowę pierwszej pływającej wyspy, która ma być zakotwiczona na Atlantyku, w odległości 500 mil morskich od wybrzeża i będzie służyć narazie dla celów doświadczalnych. O ile wszystkie próby wypadną korzystnie, rozpocznie się budowa całej serji podobnych punktów schronienia dla samolotów, które potem, rozstawione co 500 mil morskich, tworzyć będą prawdziwy pomost lotniczy między Europą i Ameryką. Ogólne koszta projektu wynoszą około 30 miljonów dolarów.

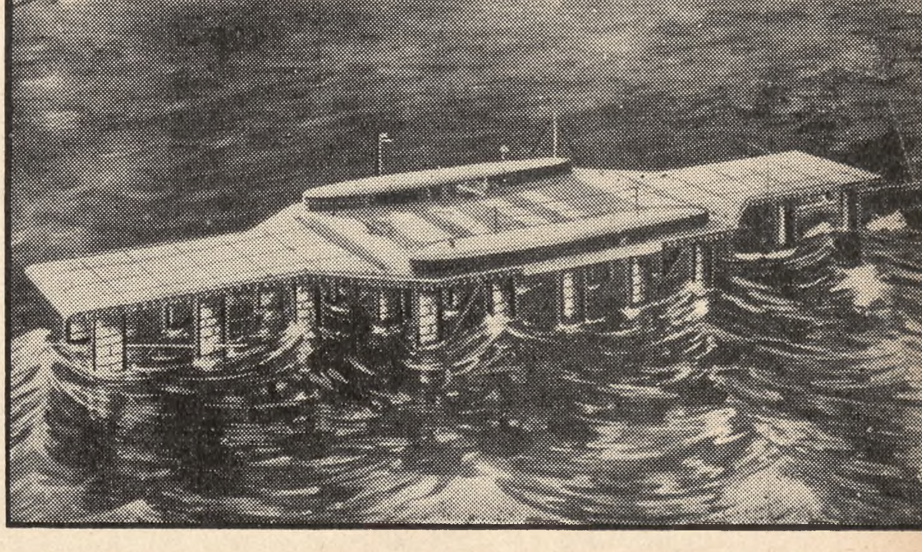
Wielkie nadzieje lotniczej komunikacji transoceanicznej pokładane są w tak modnych obecnie badaniach stratosfery. Jest bowiem rzeczą teoretycznie uważaną za pewnik, że w przyszłości dalekodystansowe przeloty pasażerskie odbywać się

Najnowszy wodnopłatowiec amerykański do lotów transoceanicznych. Szybkość 300 klm./g.



będą na wysokości przeszło 15.000 metrów, gdzie panuje stale idealna pogoda i gdzie, dzięki znacznemu rozrzedzeniu powietrza, samoloty będą mogły osiągać zawrotne szybkości przeciętne ponad 500 klm. na godzinę.

Narazie sprawa przelotów w stratosferze pozostaje jeszcze w stadjum prób i doświadczeń. Żaden ze zbudowanych dotychczas samolotów stratosferycznych nie wzniósł się oficjalnie na większą wysokość, niż wynosi rekord, ustanowiony przez samolot normalnej konstrukcji. Prace w tej dziedzinie postępują jednak szybko naprzód i niewątpliwie w najbliższych latach przyniosą rozwiązanie niejednego z dzisiejszych zawikłanych problemów w zakresie lotniczej komunikacji transoceanicznej.



Ogólny widok pływającej wyspy, która ma być zakotwiczona na Atlantyku.

Cztery dni uciech turystycznych

Nasza wycieczka do Zakopanego

Zaczęło się od pechu. Ministerstwo Komunikacji pismem n. How. 1984, z dnia 7.XII, przyznało 25% ulgi dla wycieczki Polskiego Touring Klubu, udającej się do Zakopanego w czasie od 22 do 27 grudnia 1933 roku. Ministerstwo Komunikacji tą udzieloną zniżkę cofnęło w dniu 21 grudnia, to znaczy w przedzień wyjazdu. Kierownik wycieczki w Warszawie przed wyjazdem wyrywał sobie resztki szanownych włosów, a współredaktorzy wycieczki musieli pokryć w trójkę, nieuwzględnione w kalkulacji cofnięcie zniżki. Co tu dużo mówić! Wycieczka musiała się odbyć, ażeby nie ośmieszać organizacji. I odbyła się. W przeddzień „tragicznego" wyjazdu, odbyło się zebranie towarzyskie uczestników w lokalu Klubu. Płeć piękna, poznając płeć brzydką, patrzyła wzrokiem mówiącym — a niema tam kogoś przystojniejszego? Płeć brzydka, aczkolwiek stanowiąca mniejszość (wycieczkową) skromniejsza w swych wymaganiach, w duchu głosiła — każda mi się podoba! Tak nastąpiło wspólne zapoznanie i porozumienie.

Dnia następnego, pamiętnego 22 grudnia roku 1933 (który to rok od zorganizowania naszego kolejnictwa?...) wycieczka zebrała się na dworcu Głównym o godz. 19.30, ażeby wyjechać w godzinę później, pociągiem pospiesznym-sezonowym. Tak dobrze nie było! Pociąg odszedł z „niewielkiem", bo prawie dwugodzinnem opóźnieniem, no i odszedł w/g. najsurowiej utrzymanych zasad ekonomji miejsca. Wszystkie miejsca stojące w korytarzach i między ławkami — były również zajęte. Przeobrażenie półek na miejsca siedzące w pozycji kabłąkowej, nazywano w tym pociągu — luksusem. O utrzymaniu zarezerwowanych miejsc nie było mowy!

Do Zakopanego zamiast o godz. 7-ej. przyjechaliśmy o 10-ej. I to tylko dzięki uprzejmości kolei, bo przecież mogliśmy tak samo dobrze przyjechać, n. p. o 14-cie godzin później. Wyroki losu i... kolei — nigdy nie są zbadane. Były dwa pensjonaty dla naszej trzydziestuparoosobowej ekskursji. Wyhukane i wyszukane przez zakopiańskiego Delegata naszego Klubu, przemiłego p. Dr. Aulicha, posiadającego poza całym zasobem osobistych zalet, jeszcze i tą, że szanowna Małżonka — superprzemiła Pani, wycieczką się opiekowała, na dworcu wycieczkę spotykała i wszystkich zmartwionych rozweselała. Jak w jednym mówiono, że jest dobrze, to w drugim musiało być bezwzględnie źle i odwrotnie. Wreszcie ulokowano członkinie i członków i nastał czas pobytu w Zakopanem.

O pobycie samym możnaby wiele, wiele pisać. Kto, z kim, gdzie, kiedy i t. d. — nie piszę, ażeby nie wywoływać rumieńców, uderzeń w pierś i słów „moja także wina", no i aby nie być posądzonym o duchowo-niezdrowe domysły. Po wigilji był kulig do Kościeliskiej. Drugiego dnia dancing w Morskiem Oku. Innego znów kulig do Bukowiny gdzie znów przytem mieliśmy cząstkę naszej klubowej rodziny, w postaci Delegata P. T. Klubu Katowickiego Okręgu p. Dr. Łaszcza. Po dwugodzinnej przejażdżce saniami, apetyty wzrosły do tego stopnia, że poza „urzędowem" śniadaniem, dopasowywano wspaniała podhalańską kiełbasę do żołądków według kilometrów przebytej drogi w obie strony. Oto imprezy oficjalne, przewidziane planem wycieczki, niemówiąc o indywidualnych wycieczkach (zgoła i nigdy nie osobistych) i ucieczkach z pod oczka Kierownika wycieczki.

Wycieczka się skończyła. Wróciła do Warszawy płaczącej w dniu przyjazdu (27. XII.) łzami deszczowemi. Płacz, jakim witała Stolica wycieczkę, był odzwierciadleniem nastroju przy pożegnaniu się uczestników. Płakali oni, że się już skończyła. Płakał Kierownik — że go tak wymęczono. Płakali inni, że tam ktoś się pozostał... Dobrze było, ale krótko!.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

— Efekt wycieczki zakomunikowany sprawozdawcy w chwili łamania numeru: a) dwie pary już się zaręczyły, b) dwie panie, mające sobie coś stale do powiedzenia (przez piękne ząbki) przestały się kłócić, gdyż jedna z nich wyjechała z Warszawy, c) jeden z panów dostał „drzwiowstrętu" — wchodzi stale i tylko oknem, nawet do tramwaju i własnego mieszkania, pod wpływem wrażeń przy wyjeździe wycieczki, d) kierownik wycieczki, nasz naczelny, został urażony „rybograżynomanją", nie może słuchać nawet rozmowy o rybach i potrawach wigilijnych — po uprzytomnieniu sobie pretensji niektórych uczestników o tą właśnie wigilję.

Jecym.

LIST Z INDJI

Polski Touring Klub w miarę możności rozsyła materjał propagandowy dotyczący Polski na świat cały. Ostatnio, w listopadzie r. ub., wysłano sporą paczkę druków propagandowych do Indyj, na ręce Misjonarza Księdza Władysława Klimczyka.

W odpowiedzi na nasze pismo otrzymaliśmy list, zawierający obszerne sprawozdanie o miejscowych stosunkach. List ten w całości zamieszczamy, przypuszczając, że zainteresuje on naszych Czytelników.

Jalarpet, 23. XI. 1933 r.

Wielmożny Panie Dyrektorze!

Niewymownie jestem wdzięczny za tak życzliwe zainteresowanie się moją placówką misyjną w Indjach, oraz za nadesłanie cennych wydawnictw i plakatów Polskiego Touring Klubu.

Plakaty spełniają obecnie swoją rolę w mej szkole w Jalarpet, która się często przeobraża w salę zebrań, broszury po angielsku poszły do moich przyjaciół Anglo-Indjan, którzy tu jako na węzłowej stacji kolejowej stanowią liczną grupę, a polskie wydawnictwa są dla mnie miłem codziennem przypomnieniem, że dla tej ukochanej pięknej Polski, do której serce tak często się wyrywa, trzeba pracować bez wytchnienia, poświęcić nawet pragnienie powrotu, jeśli taka będzie wola Boża, byleby tylko tę Polskę poznano i pokochano nawet wśród tych półczarnych Hindusów, którzy dotychczas niechęcią darzą Europejczyków. Niech poznają, że Polacy to naród szlachetny, który wszystkim życzy szczęścia i pokoju. Niestety jest nas tu tak mało na polu misyjnem w porównaniu choćby do Belgijczyków (jest nas zdaje się sześciu czy siedmiu, a Belgów przeszło 300, Francuzów do 700, Holendrów z 200, Włochów drugie tyle i t. d. Szczupła liczba — to jeszcze nie tyle, ile brak poparcia i zrozumienia w kraju.

Gdyby każdy z nas mógł np. tyle otrzymywać pomocy z kraju, co każdy Francuz, tobyśmy napewno rozwinąć mogli prawdziwie cywilizacyjną działalność wśród tutejszego ludu, a z nią i propagandę. Jednem słowem potrzeba nam pieniędzy, by budować szkoły, utrzymywać personel, przenosić się z jednego końca misji na drugi (moja np. obecna placówka w Jalarpet jest jakie 200 klm² rozległa z przeszło 300.000 mieszkańców rozrzuconych w setkach wiosek i miasteczek, w tem tylko 500 katolików, reszta wyznawcy Brahmy lub Mahometa).

Prawda, dziś ciężkie czasy, ale także i w innych krajach nie lepsze, a przecież tam dla misjonarzy fundusze się znajdują... Nie piszę tego, by się żalić na Rodaków, broń Boże, ale, by wzbudzić większe zrozumienie dla misji zagranicznych wśród naszego społeczeństwa, do czego i P. T. Polski Touring Klub może przyłożyć swą cegiełkę, jak to pięknie wyrażono w liście.

Rozumie się, że nie mam zamiaru spodziewać się od Towarzystwa Turystycznego, które zaledwie chyba na swe potrzeby wystarczyć może, jakiejś zapomogi, ale ośmielam się zaapelować do Szanownych Członków Klubu, by nasze wysiłki moralnie poprzeć raczyli wśród swego otoczenia. Wśród znajomych wybitnych osobistości znajdą się i tacy, co materjalnie wesprzeć nas mogą, o dobre słówko do nich proszę...

Jak z niniejszego listu wynika, nie jestem już w Ranipet, gdzie miałem szczęście gościć przezacnego pana prof. F. Goetla, ale od dwóch lat w Jalarpet, wybitnej węzłowej stacji kolejowej, łączącej dwa Towarzystwa Kolejowe t. zw. Madras and Southern Mahrata Railway Company i South Indian Ry Company. Jak wiadomo naród zamieszkujący Indje można nazwać różnokolorowym pod każdem względem cery, języków, religji, kast i t. d. W mej misji posiadam trzy grupy ludzi, gros stanowią Parjasi, lud najbiedniejszy i najbardziej upośledzony społecznie i cywilizacyjnie; w drugiej grupie są ludzie z kast wyższych, też biedni i żyjący z pracy rąk, ale zazdrośnie strzegący swych przywilejów kastowych; wreszcie trzecia — to Anglo-Indjanie, pochodzenia europejskiego, ale od kilku pokoleń zamieszkali w Indjach i pomieszani z tubylcami. Te trzy grupy żyją życiem zupełnie zamkniętym dla siebie. Anglo-Indjanie mówią po angielsku, inni po tamilsku lub Telugu. Braminów wśród katolików nie mam, ale ich w okolicy pełno. Mam do pomocy jednego księdza tubylca, który jednak stale chorowity.

Narazie kończę, śląc serdeczne życzenia świąteczne i noworoczne oraz zapraszając chętnych do Indji i do Jalarpet. Mój domek chętnie każdemu gościny użyczy.

Z głębokim szacunkiem *Ks. Wł. KLIMCZYK.*



Ks. Władysław Klimczyk, po powrocie z wycieczki misyjnej w pożyczonym samochodzie, przed domem misyjnym w Jalarpet.

Dawne podróże: karocą i rydwanem

Oprócz powabnego opisu malowniczej miejscowości, nic chyba nie zachęci bardziej współczesnych do podróży, jak porównanie dawnych sposobów „wojażowania" ze stanem rzeczy obecnych.

To nie samolot, nie pociąg-błyskawica, nie auto lub choćby motocykl, rower, czy dobre resory, ale te najrozmaitsze ciężkie, trzęsące gmachy-pojazdy, fantystycznie pięknie rzeźbione, a wywrotne, znane jako: „brożki", „rydwany", „Kolebki", „kolasy", służyły do dalszych podróży, choć nieraz, zwyczajnie konno, albo „rzemiennym dyszlem", jakąś rozklepaną taradejką, włóczyli się włóczykije od zapiecka do zapiecka.

Obszerne kolasy ozdabiano kobiercami, wybijano juchtami, przytroczone były do nich kufry, skrzynie: rozmaicie zaprzęgano konie, jeżdżąc syzem, (zaprząg sześciokonny) kwatrem, (czterokonny) dryją, tuzem, esem.

Do pobliskiego miasteczka wybierano się jakby za morza: kolasą, za nią wóz z kuchnią, „wóz skarbny" na pościel, garderobę, konie zapasowe, taborek czeladzi. A jednak bardzo lubiono podróżować, i francuz Laboureur, opisując Polskę przed 300 laty, nazywa Polaków: „les plus grands voyageurs de l'Europe".

W całym świecie sławni byli, wsławiwszy się swemi podróżami z przygodami, znakomity rycerz, Prokop Odrowąż-Pieniążek, pierwszy Polak, który był admirałem, dowodził w XVI wieku flotą kawalerów maltańskich i zdobył Algier; później lat temu 200, ów Tomasz Wolski, admirał floty papieskiej, który odbył triumfalny wjazd do Rzymu, wiodąc oswobodzonego przez siebie z niewoli muzułmańskiej, patryjarchę jerozolimskiego. To byli podróżnicy-bohaterowie, ważący się na wszelkie trudy, a brać pomniejsza miała inne cele — naukę lub zabawę (to głównie) i o nich pisze prałat Pstrokoński, zwiedzający Rzym w 1768 r., że „wszystka ich zabawa: teatra, przechadzki, a w gorzej podchodzenie swoich ziomków... plotki i potwarze na swoich rodaków, oto cały ich zagraniczny polor".

Były jednak liczne wyjątki, jak naprzykład wsławiony później wódz i mąż stanu, Jan Tarło, hr. z Tęrzyna, który, jak to świadczą jego listy, po dziś dzień zachowane w bibljotece Krasińskich, donosił ojcu z „Paryża" w 1704 roku: „na zapłacenie Akademii i metrom nazbierało się na 400 telerów... prawie czas będę na perfekcyonowanie się w języku i w innych egzercycyach". Podobnie czas spędzał przedtem, późniejszy król,młody Jan Sobieski, a ongi, Jan Kochanowski i Dantyszek.

Prałat Pstrokoński jechał w 1768 r. do Rzymu nie karetą „furmańska", kursującą wtedy raz na tydzień między Wrocławiem i Wiedniem, a nie zapewniającą bezpieczeństwa, lecz własnym przejazdem i swoją obsługą: ostrożny prałat wziął w drogę „wielkie prześcieradło, aby się nim obwijać, dla uchronienia się zarazy w pościelach austerników (hotelarzy — przypis.) zagranicznych". Dziwne wtedy były widoki w tej podróży: pod samym Wiedniem „na którąkolwiek stronę się spojrzał, lada gdzie na zagonie i bardzo gęsto dał się widzieć w miejscu najeżony zając, nic a nic nie strwożony turkotem pojazdu i spokojniejszy od królika domowego, tak że trzeba było dobrze harapnikiem smagnąć, aby go z miejsca ruszyć", a o pół mili od Wiednia „kilkanaście łań, które wstawać z legowisk nie chciały, jak swojskie bydło przed nadchodzącym pojazdem". — Ciekawe tylko spostrzeżenie z Wiednia, że „Pałace wiedeńskie pod względem pałacy warszawskich małą są rzeczą".

Dziwne, że naogół podróżnicy polscy nie odznaczali się spostrzegawczością, interesując się zagranicą błahemi zjawiskami; oto prałat Pstrokoński zauważył tylko w Italji, że gęsiami Włochy brzydzą się i ich nie jedzą, ale za to indyków w pewnie sam Rzym więcej poje, niżeli Polska. Niezmiernemi stadami przypędzają ich do Rzymu... Zdumiewała mię też tamtejszych osłów taniość. — Brak opisów dzieł sztuki, albo z dziedziny wiedzy. W 1700 r. p. Krzysztof Zawisza, zauważył w Wenecji, przedewszystkiem słup alabastrowy: „jak świeca przy nim postawi się, tedy przez słup na wylot przejrzysz". W Rzymie Zawisza ogólnie tylko opisuje, że widział „lanszafty haniebnie piękne" i obraz „Sąd Ostateczny", malowany od sławnego malarza Archanioła Gabryela.

Dalekie podróże odbywały się z nadzwyczajną wystawnością, ale też nieraz w drodze wypadło zastawiać hartowność, bo już w czasie drogi, wyczerpawszy subsudya mu wyznaczone, zastawił swoje klejnoty za 200 tysięcy złotych, co daje pojęcie, jak bogato się wyposażył na drogę. Stanisław Lubomirski miał zwyczaj na 3 dni przed swoim wyjazdem, posyłać przodem oddział piechoty węgierskiej, na drugi dzień stajnię, t. j. konie wierzchowe i wozowe, na trzeci dzień wyruszała muzyka, czwartego — myślistwo, a piątego dnia wyjeżdżał dopiero „sam Jegomość z poważnym, a okrytym dworem" — przed karetą oddział „srebrnych kozaków", za karetą — dragonia i kilkadziesiąt pojazdów. Adam Czartoryski, z Puław, na Wołyń jechał z 400 końmi i 14 wielbładami, a sławny Karol Radziwił „Panie Kochanku". jeździł z całym stadem wielbłądów i mułów. Oczywiście były to podróże bardzo długotrwałe; ale nie można się dziwić magnatom, jeśli jeszcze lat temu mniej więcej sto — ojciec poety Bohdana Zaleskiego, bardzo ubogi, właściciel części folwarku na Ukrainie, jechał na Litwę, pod Kowno, przez... półtora roku.

Pan Wawrzyniec Zaleski, wyjeżdżając z wioski Bohatyrki, jesienią, miał do 10 koni, ale gotówką, ledwie 6 rubli i różne „fanty", zazimował do wiosny pod Mozyrzem: „aż w polu trawa nie podrośnie", i odpocząwszy, dopiero po Zielonych Świątkach, w „Boży czas ruszył", a o św. Janie „szczęśliwie" dotarł pod Kowno blisko Wawy, lecz tu dopiero się dowiedział, że Wawa (wieś do której jechał, nasz przypis.), leży za Niemnem, więc w Księstwie Warszawskiem: trzeba było wyrabiać paszport aż w Petersburgu, więc z konieczności musiał „bawić się" na jednem miejscu; dwa konie w drodze mu zdechły, kilka sprzedał, i wreszcie ostatnią parę koni, jak sam pisa: „Bogu Najwyższemu niech będą dzienki, iż odbywszy drog więcej stu dwudziestu mil, a bawiąc się w tej drodze od wyjazdu z Bohatyrki półtora roku, po największych trudach i niewygodach, przecież choć goły, lecz z Boskiej Opatrzności zdrowy, stanąłem na miejscu przeznaczonem, szczęśliwie".

Tempo, tempo! życia. Dziś obliczamy minuty przyśpieszeń dalekobieżnych pociągów-błyskawic, niosą aeroplany. Wtedy... Tempora mutantur. Korzystajmy z wygód i przyjemności podróży, do której niech zachęcą wspomnienia...



MARJA ANKIEWICZOWA

WŚRÓD DUCHÓW Z WOSKU

Namiętnością najszlachetniejszą, pośród bogatego asortymentu namiętności, w jakie szczodrzy bogowie wyposażyli ludzkość, jest bezwarunkowo — podróżomanja.

Widzieć, widzieć, wszystko obejrzeć co Baedecker uważa za godne widzenia, wszędzie, za cenę sił, zdrowia, a nawet istotnego zainteresowania i właściwej przyjemności. Przy tej metodzie nasz wysubtelniony zmysł obserwacyjny pracuje na znikomym wycinku w stosunku do całości, który nam przytem narzuciła złośliwie czyjaś wola i opinja. Na syntezę obrazu w tych warunkach nie zdobywamy się prawie nigdy. A po powrocie z podróży w głębi duszy pojawia się ślad rozczarowania, że tyle ciekawych i charakterystycznych cech oglądanego świata pominęło się nieuwagą.

Czas dopełnia reszty; rozprasza wspomnienia, których obrazów nie utrwaliły uczucia, towarzyszące nieodłącznie przeżyciom własnym.

Cierpimy boleśnie, gdy na pytanie skierowane bezpośrednio odpowiedzieć musimy, że danego gmachu, miejscowości czy pamiątki — nie widzieliśmy. Może o istnieniu jej teraz dowiadujemy się poraz pierwszy? Takie wyznanie, to krach autorytetu podróżnika. Ale w czyjem wyobrażeniu? Chyba jego własnem! Bo czyż można wszystko obejrzeć w ramach ograniczonej czasem i środkami finansowemi, podróży?

Więc podróżujmy dla siebie, dla własnych przeżyć i wzruszeń! Nie wstydźmy się naszej ignorancji, kierujmy się niekiedy impulsami, a nadewszystko nie kwalifikujmy rzeczy wartych obejrzenia według opinji wątpliwych connaisseur'ów. Są to zazwyczaj kolporterzy wyświechtanych poglądów na temat powagi zagadnień dzieł sztuki, ich rzekomego piękna, autentyczności i odosobnienia.

Paryż ma tyle ciekawych osobliwości, że trudno przeciętnemu turyście nie zagubić się w tym labiryncie. Wie tylko dobrze, co ma robić w nocy. Siada do autocaru z olbrzymim napisem „Paris la nuit" i pozwala się wieźć po przez cabaret'y, music hall'e, caveau i dancing bar'y i jak niemowlę odżywia się ekstraktem paryskiej pikanteryi... przez smoczek. A po oprzytomnieniu wyrzuca z siebie stek niepowiązanych dźwięków, określeń bez wyobrażenia: Casino de Paris, Tabarin, Coupole, Pigalle, „Phit Eesi", Caveau de trois Mailletz. Co jednak robić w dzień, gdy się już zwiedziło Nôtre Dame, Louvre, les Invalides, Operę, Pola Elizejskie i Quartier Latin? Wypiło się apperitif w le Dôme, podwieczorek w Café de la Paix, a filiżankę herbaty u burżuazyjnego Rumpellmeyera? Czy koniecznie iść tam jeszcze po raz drugi? Przecież trzeba zobaczyć coś nowego?

No, to chodźmy na Boulevard Montmartre, do Musée Grévin.

Oh, fi donc, to dobre dla plebejuszy, ale nigdy dla ludzi kultury. Oglądać woskowe lalki? Nie jest to eksperyment o charakterze estetycznym, czy naukowym.

A gdy się pójdzie do muzeum Grévin, trudno zaprzeczyć, że się je opuszcza z duszą wstrząśniętą i pełną niezwykłych wrażeń. Wielkim artystą musiał być A. Grévin (1827 — 1892), twórca tych pierwszych woskowych postaci, a może raczej natchniony wskrzesiciel ich duchów, wyczarowanych z wosku?

W Musée Grévin obok znieruchomiałej wizji przeszłości, spotykamy się oko w oko z jędrną współczesnością.

Wejdźmy więc, aby przeżyć wszystkie nastroje i wruszenia, które przybytek ten nam obiecuje.

Vestibul — to grota pełna wklęśnięć i nisz, utrzymana w stylu Ludwika XIV. Zaludniona rzeszą małpek różnych gatunków, pełnych śmiesznych podrygów i grymasów. Wgłębi groty zręcznie ustawione krzywe zwierciadła czynią z ludzi niemniej śmieszne potworki.

Efekt dobrze jest pomyślany, bo odpręża grozę nieznanej tajemniczości, której każdy, wchodząc tu, podlega mimowoli.

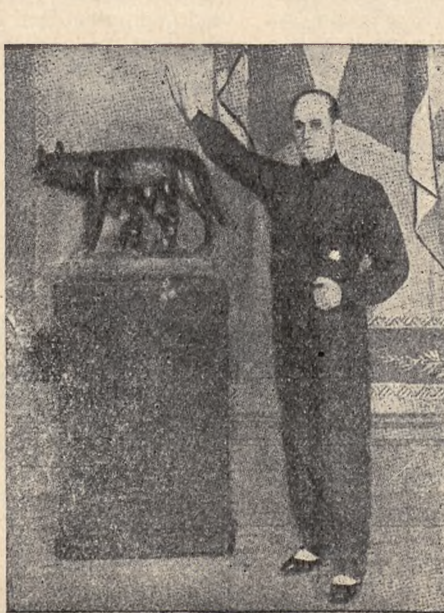
Sala kolumnowa jest krótkiem streszczeniem współczesności. W niej znajdujemy symbole odwiecznej walki człowieka z potęgą ż y c i a. A więc sport, tężyzna fizyczna, to Lacoste, Cochet, Suzanne Lenglen, technikę i mechanizację na usługach opanowania przyrody uosabiają: Costes i Bellonte — zwycięscy Atlantyku, wreszcie polityczna myśl, ujarzmiająca masy ludzkie, miażdżąca jednostkę dla wydobycia potęgi narodu. Czy to, aby nie wadliwy obrachunek prawdopodobieństwa? Kategoryczny gest Mussoliniego, którego widzimy tu jako szefa Rządu, w symbolicznej, czarnej koszuli, wymownie temu przeczy. Marszałek Hindenburg, przed którym pręży się na baczność Adolf Hitler, zdają się więcej interesować własnemi porachunkami, aniżeli losem Europy. Przedstawiciele polityków francuskich: Raymond Poincaré, André Tardieu, oraz prezydent Doumergue, przywracają wiarę w istnienie dziś jeszcze autorytetu. A wdzięczna grupa Karola II-go, Króla rumuńskiego, z księciem Michałem, stwierdzają, że na każdą formę polityczną jest na świecie dość miejsca, w każdym czasie. Dostojna powaga recepcji w Watykanie poucza nas o błahości i znikomości trosk codziennych, „vanitas vanitatum".

A teraz zastrzyk dla pobudzenia krwiobiegu. W sali pod kopułą, Anna Pawłowa, w rytmicznym plasie, wyciąga ramiona ku wchodzącym. Dalej Cecylja Sorel, w roli bohaterki z „Mirantropa" Moljera, wyzywającym gestem ujmuje tren swej powłóczystej szaty. Dość. Czujemy zmęczenie. Trzeba usiąść. Cóż kiedy jedyną wolną kanapkę dwuosobową zajął swobodnym gestem, jakiś weteran staruszek. Wsparty na lasce, cicho zasnął, może ukołysany wspomnieniami? Należy zaryzykować i wsunąć się delikatnie. Może się nie obudzi? Jak rozkosznie zagłębić się w miękkie poduszki wygodnego sprzętu. Odpocząć, pomarzyć. Nagle nieopatrzny ruch, ugięcie sprężyn i ręka starca zadrgała na lasce. Lodowate dotknięcie żółtawej, połyskującej skóry. Co to — trup? Nie, to także mieszkaniec Muzeum Grévin, figura z wosku.

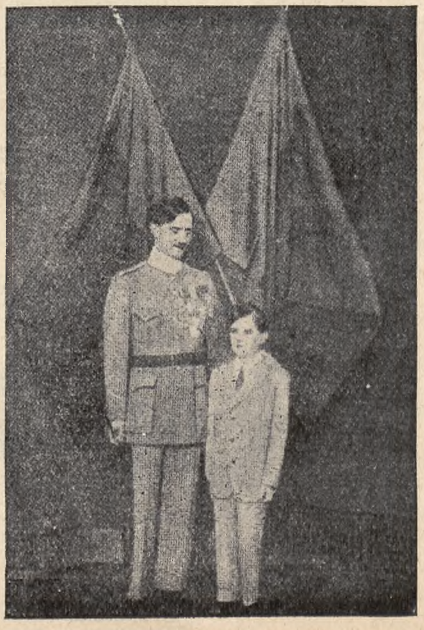
Obok czarujący Maurice Chevalier, uchyla z łobuzerskim uśmiechem winthorst, a smętny Charlie Chaplin, z rezygna-



Costes i Bellonte zwycięzcy Atlantyku.



Benito Mussolini.



Na każdą formę ustroju politycznego jest na świecie miejsce w każdym czasie.



Za oknem — głowa księżniczki de Lamballe — czyżby przepowiednie przyszłości?



Ludwik XVII-ty w więzieniu.

cją wspiera się na zgiętej w pałąk, bambusowej laseczce. Co za przeciwstawienie wykwintu i abnegacji. Zbliżamy się ku galerji poświęconej dokumentom Wielkiej Rewolucji. Ponury realizm śmierci Marat'a, spotyka nas na wstępie. I dziwne, jak w tej scenie makabrycznej jasnością odbija postać Charlotte'y Corday, tego „Anioła śmierci". Dalej Trybunał Rewolucyjny znieruchomiał w wieczystej męce nieustannego... sądzenia. Rodzinę królewską oglądamy w momencie, gdy tłuszcza sans-culottes'ów potrząsa przed oknami le Temple skrwawioną głową księżniczki de Lamballe, urągliwie zatkniętą na kiju. Tak się amputuje więzy przyjaźni i miłości z serca Królowej. Żadna jednak scena nie posiada tak silnej ekspresji wyrazu, jak opuszczenie i poniewierka małego dauphin'a, Ludwika XVII-go. Tak nazwała go historja, mimo, że nie dali mu być niczem, jak uosobieniem męki i prześladowania. O chłodzie, głodzie, w nieopisanym brudzie i ponurej samotności przetrwało to dziecko królewskie szereg miesięcy w więzieniu.

Jedyne drzwi okratowane, wiodące na korytarz były źródłem nieustannej udręki chłopczyka. Z za krat patrzyły ku niemu nienawistne oczy. A nawet zbawczy sen szarpały mu w noc ciemną ochrypłe pytania strażników: „Capet, Capet, czy śpisz? Gdzie jesteś potomku żmij? Wstawaj-że!"

Oto, jak daleko posuwała się gorliwość w pełnieniu obowiązków u fanatycznych wyznawców Wielkiej Rewolucji. Wielkie hasła wyzwolenia człowieka, prowadziły najkrótszą drogą do wyswobodzenia w nim bestji.

Uciec, uciec dokądkolwiek od tych wspomnień! Do Katakumb. Tam ból jest nie z tego świata.

Jak tam dotrzeć? Należy się poinformować. Obok stoi osoba urzędowa, policjant. Spotyka nas ukłonem i miłym uśmiechem. Grzeczne zapytanie pozostawia jednak bez odpowiedzi. Pierwszy odruch wzburzenia i zdumienie powtórnego przyłapania się na pomyłce. To także figura z wosku.

Katakumby znajdują się w podziemiach. Kryją one pięć epizodów z życia Chrystusa, od hołdu trzech Króli, aż po Kalwarję. Pozatem kilka plastycznych scen z życia i martyrologji pierwszych chrześcian.

I jakby oczom dla wytchnienia i odprężenia nerwów, nagle roztacza się przed nami panorama uroczego Malmaison. To pierwszy konsul, który zdążył już stać się bohaterem narodowym — Napoleon i umiłowana Józefina Beauharnais, wydają wieczór. Tchnie on całem niekłamanem pięknem ówczesnej epoki. Przepych toalet i urody kobiecej walczą ze sobą o lepsze. Brawura i dostojeństwo przedstawicieli zwycięskiej armji świata, licytują się z powagą i majestatem przedstawicieli rządu. Członkowie rodzin Bonaparte'ych i Beauharnais'ów w komplecie z ich ambicjami, zawiścią, intrygami i pozorami bezgranicznej słodyczy i życzliwości.

Atrakcją wieczoru jest występ wielkiej La Grassini, Méhul akompanjuje wspaniałej primadonnie. Lecz, ani jej piękny głos, ani wirtuozowska gra Kreutzera — na wiolonczeli, nie są w stanie stłumić niepokoju Józefiny, obserwującej wzrok Napoleona utkwiony w śpiewaczkę.

I nie pomogą upojne wonie róż, sprowadzonych na rozkaz Józefiny z Martyniki, jej rodzinnych stron, ani wierny mameluk Roustan, cierpliwie stojący u progu, ani kadzidła hołdów i zaszczytów składane przez otoczenie u jej stóp. Do najmożniejszych tego świata, stojących u szczytu potęgi ma dostęp troska; bodaj w czar miłości spowita.

A Bonaparte? Ufny szczęśliwej gwieździe, patrzy w przyszłość, nieświadom swego kresu. Tylko, że jego okres przypadnie później i dokona się na smutnej, oddalonej wyspie Św. Heleny. Losy Józefiny rozstrzygną się znacznie wcześniej i dopełnią w Malmaison, które z przybytku szczęścia i panowania, przeistoczy się w więzienie ukwiecone różami.

Błądząc po Musé'e Grévin, człowiek zatraca poczucie wszelkich norm i przynależności w czasie i przestrzeni. Czy sam jest zjawą, wyrzuconą niezbadanym kaprysem z właściwego wycinka czasu? Czy też może duchy przeszłości nadciągnęły ku niemu z niewiadomego? Czy tak jest, czy inaczej, to jednak stwierdzić należy, że więź uczuciowa między jednostkami ludzkiemi różnych epok trwa niezmiennie, a ujawnia się siłą wzruszenia.

Dnie szczęścia i chwały w Malmaison.



Pierwsze spotkanie generała Ney, z czarującą Eglé Auguie, które skończyło się małżeństwem.



JANUSZ KAWECKI.

Pochwała samochodu

Feljeton dla mężczyzn.

Przedewszystkiem, dwie powieści okrutne.

Opowieść pierwsza:

...pisał papa Owidjusz (ten z dużym nosem poeta, który siaduje w Cafe Ips, pod kiczami Rużyckiej), że pewien młody grek, syn starego, udającego greka, ojca, nieodparcie chciał po niebie lecieć w czasach, kiedy nie było ani RWD 5-bis, ani RWD 6, ani najmizerniejszej baloniczyny. Stary, udający greka, ojciec nie mógł patrzeć, że mu latorośl jedyna chudnie i więdnie, nie goli się i nie sypia po nocach w domu własnym, tylko wzdycha i łka do gwiazd, naprawdę, bardzo świetnych, chociaż nie filmowych. Długo dumał i nawet myślał stary, udający greka, ojciec, jak tu przychylić firmamentu nieszczęśliwemu. I wydumał i wymyślił. Co ledwo się stało, poleciał w te pędy za bugaj i rzekł do młodego, który się smucił i podglądał nimfy w źródlanej kąpieli.

— Wiem, synaczku, wiem. Mroczno-ć na sercu i radbyś wyśmignąć za obłoki, w ów lazurowy przestwór, bowiem i na ziemi i wśród pienistego odmętu nie ujdziesz rudej Gnatenie, która przysięgła, że dziecko jest twoje. Nie czas żałować łez, gdy panny rodzą. Skarżę ja się, że krewni tej ongi dziewicy lżą mnie przy kramarzach fenickich i zabierają z biesagów bób prażony, smakowite czosnki i ostatnią cebulę? Nie. Jeno tyś przedmiotem mojej troski, synaczku. Wstań, nie podglądaj już i chodź. Przysposobiłem cacy pióra, wosk doskonały chowam w dzbanie. Uskrzydlę cię, uptaszę i drapniesz, uleciawszy. Tyle cię zobaczą.

No, i młody grek poleciał. Ze atoli był zeń troche fantasta i neurastenik, ubrdał sobie, kiedy jutrzenka wychynęła na niebo i nad morze, nad którem właśnie leciał, że to czerwona ze złości Gnatena z owocem świadomego macierzyństwa na ręku. A chmury ametystowe to ci krewni i dawniejsi jej kochankowie, którzy przyprą go do wiatru i każą się natychmiast żenić! I zrobiło się chłopu gorąco, gorąco, że ojoj! Aż wosk na ramienach stopniał, skrzydła się oderwały i młody grek, syn starego, udającego greka, ojca, wpadł w kipiel, w fale mętne, zwane po dziśdzień na jego pamiątkę bałwanami...

Opowieść druga:

...rycerz jeden, z pod Krakowa, gdzie rola i dola czarna, osiłek wielki i dołęga, zbroją przybran póki dzień długi i z mieczem w garści, zakochał się w pannie, która miała zamek na górze, zarosłej borem i lasami na dole. Panna, owszem, niczego, powiem, ładna, ale szelma, że proszę siadać. Gdy rycerz za nią oczyma wodził lubieżnie i brzydko się napierał, nie mówiła:

— Tak,

nie mówiła:

— Nie,

jeno mówiła:

— Trzeba poczekać, żeby lepiej smakowało.

W końcu, bojąc się, że próżne czekanie rycerzowi się sprzykrzy i że ją poniecha, zamiast brać siłą (dołęga!), lub że się wyda jej aktualny romans z samym starostą, który osiłka radził pannie na wszelki wypadek poślubić, szła po rozum do głowy i tak rzekła:

— Dam ci, robaczku, czegokolwiek pragniesz, rękę, oczywiście, także, lecz nie wcześniej, nim zdobędziesz dla mojego imienia rzeczy dziwne i kraje dalekie, skąd przyniesiesz w pierwszym upominku pomadę do ust, krem przeciw piegom, srebrne lisy i krokodyla. Idź i zdobywaj. Na ramieniu pana starosty oparta rzucę ci z wieży białą na drogę chusteczkę. Idź...

Uderzył się rycerz po boku i mieczu, spuścił przyłbicę i poszedł daleko i pieszo walczyć dla panieńskiej fantazji.

Mijały ranki i wieczory, tygodnie i miesiące, a on walczył, i zdobywał, i podbijał. Czuł już darcie w kościach z lat i trudów, więc postanowił wrócić do panny z zamkiem na górze i nieść lubej, czego przy żegnaniu żądała. Zatknął w miejsce kity na hełmie biały płatek i kresem sił dowlókł się do zamczyska i ciepłego alkierza. Rzucił dary na kobierzec, odpasał miecz i spojrzał. Zobaczył dziwo stare w peruce, zwiędłe i zetlałe, o szyji nie-łabędziej, o ramionach nie-jaśminowych, o piersiach nie-różanych, ale żałosnych. Ona to, jego miła? Niestety! Wyjęła z czary, poprostu, ze szklanki zęby i ozdobiwszy się, mdlała ze słodyczy.

— Niechaj cię tulę, o najdroższy.

Zawył rycerz i pierzchł. Co się z nim działo później, o tem cicho. Dość, że na jego pamiątkę zwano odtąd górę, na której panna miała zamek, górą Baranią.

— Tak, — powiesz, drogi czytelniku, — ale co mnie to wszystko obchodzi i co za licho każe ci, drogi feljetonisto, opowiadać ponure historyjki o dwóch fajtłapach? Jaki w tem sens i jaki cel?

Właśnie, sens i cel. Zaraz:

Czytelniku!

— Jako osoba o sercu dobrotliwem współczujesz zapewne młodemu grekowi, który sądził, że z kobietą cudne życie, lecz bez niej cudniejsze, i dlatego wpadł między bałwany. Współczujesz i rycerzowi, który czas i siły męskie trawił dla kaprysu panny swojej i w nagrodę miał, z przeproszeniem, pudło, pudełko, pudełeczko. Młody grek uciekał „od", rycerz dążył „do" i obaj chybili swego.

Czemu?

Co tu ukrywać! Nie mieli samochodów.

Gdyby młody grek nie latał o cudzych piórkach i wosku, ale trzasnął drzwiczkami samochodu i nacisnął gaz... Ba! Gdyby rycerz powiedział kapryśnej pannie: „Niczego nie będę zdobywał i nigdzie się wałęsał, ale ci kupię samochód"... Ba!

O, ba!

Albowiem nie to jest w samochodzie piękne, że poznajemy przezeń świat i rozkosz pędu, lecz to, że można w nim bezpiecznie uciec i ocalić przed katastrofą, lub w nim gonić... i dogonić... szczęście.



SPORTY ZIMOWE

PINGWIN

WYCIECZKA NA BABIĄ

W dobrze znanych warunkach jechaliśmy bitych dwanaście godzin, z Warszawy do Makowa. Zmiętoszeni, zmaglowani, zmaltretowani, zponiewierani do ostatnich granic możliwości, opuszczamy z westchnieniem ulgi o godzinie 1-ej w południe wnętrze wagonu na stacji w Makowie. Śniegu dużo, lecz temperatura waha się około 0 stopni, a z nieba siąpi mokra, lekka mgła, osiadając drobnemi kropelkami na ubraniu. Po doraźnym, a bardzo upragnionym posiłku w najbliższej knajpie, ruszamy saniami bite 24 klm. do Zawoji, gdzie po $2^1/_2$-godzinnej jeździe, przemarznięci do szpiku kości, znajdujemy miłą i wygodną gościnę w domu naczelnika gminy p. Batka.

Rano termometr pokazuje dwa stopnie powyżej zera. Śnieg jest zupełnie mokry i ciężki jak piasek. Mimo to ruszamy, pocieszając się myślą, że im wyżej, tem będzie lepiej, gdyż jak wiadomo, każde sto metrów nad poziom morza powoduje obniżenie się temperatury, mniej więcej o 1 stopień. Istotnie, gdy tuż za wsią wchodzimy w las śnieg staje się coraz lepszy, a po godzinie drogi czujemy wyraźnie, że zaczyna chwytać lekki mróz. Pod nartami chrzęści cienka skorupa szreni, kryjąca pod sobą sypki i nośny puch śniegowy. Wąskimi holwegami pniemy się stromo pod górę. Niestety, początkowo lekka, a potem coraz gęściejsza mgła zasłania nam widok przed oczyma. Jeszcze jeden i drugi zakos i droga staje się mniej stroma, a po chwili, na tle lekko nachylonej hali, ukazuje się nam we mgle trójkątny szczyt schroniska na Markowych Szczawinach. Jest dość późno, wypijamy więc na prędce kilka szklanek herbaty, zagryzamy byle czem i ruszamy dalej, mając zamiar nocować dziś pod szczytem Babiej Góry, w schronisku bielskiego Beskidenvereinu. Biało - czerwone znaki prowadzą stromo w gęsty las, otulony woalem mgły, która chwilami gęstnieje, to znów rozwiewa się, otwierając na chwilę szerszy widok. Gdy po godzinie drogi wyszliśmy pod stromy żleb Izdebczysk, mgła zrobiła się tak gęsta, że w związku z zapadającym zmierzchem, ledwo końce nart widać przed nosem. O trzymaniu się znaków, zasypanych zresztą przeważnie śniegiem, niema mowy. Jedyną wskazówką jest więc nikły ślad nart, jaki pozostawił tu nasz nieznany poprzednik, dążąc na szczyt.

Znając z opowiadania tylko drogę przez szczyt, byłem po wyjściu na grań nieco powyżej przełęczy Izdebczysk, zaskoczony tem, że prowadzące mnie dotąd ślady narciarskie skręcają w prawo, a nie w lewo. Zdecydowałem się więc porzucić je jako niepewne i skierowałem się w lewo granią ku szczytowi. Po kilkuset krokach natrafiamy na pierwszą tykę narciarską. Ponieważ jednak następnej tyki we mgle i szybko zapadającym zmroku już nie widać, przeto pozostawiam, dwie towarzyszące mi panie, przy pierwszej tyce, a sam wędruję na poszukiwanie następnej, a doszedłszy do niej wołam i czekam, aż moje towarzyszki dojdą mnie po głosie. Ten system szukania drogi, zabiera nam wprawdzie moc czasu tak cennego ze względu na zapadający zmierzch i zmęczenie, jest jednak jedynym jaki można zastosować widząc przed sobą zaledwie kilka kroków. Na dobitkę zrywa się silny wiatr, który siecze w nas tumanami ostrych igiełek lodowych. W tych warunkach mijamy jeszcze kilka tyk. Droga staje się coraz stromsza i uciążliwsza. Jest już zupełnie ciemno, a zapalona latarka rzuca tylko trójkątny stożek światła, przenikający gęstą, zawiesistą mgłę nie dalej niż na dwa metry. Długo i bezowocnie szukam następnej tyki. Zawracam więc do moich pań, które cierpliwie czekają pod poprzednią tyką. Namyślamy się co robić, staje na tem, że spróbujemy wrócić do miejsca, w którem opuściliśmy prowadzące nas ślady i pójść za niemi w prawo, aby zobaczyć gdzie nas one zaprowadzą. W gęstej wacie mgły suniemy jak duchy, krająć nartami twardą jak szyba szreń. Przy mdłem świetle latarki odnajduję ślad. Jeszcze kilkanaście sekund łagodnego zjazdu i przed oczyma staje nam tyka z tabliczką. Obrąbuję kijkiem lód i czytam napis: „Do schroniska P. T. T. 20 minut“. Kierunek wskazuje ku dołowi nachylona strzała. No to jesteśmy w domu, powiadam. Po kilku krokach u stóp moich otwiera się gardziel jakiegoś stromo nachylonego żlebu. Bardzo stromo w dół zsuwam się poprzeczną jazdą po nawianym nawisie i zatrzymuję na wąskiej półeczce. Dalej jest jeszcze stromiej, a rzucone kawałki lodu dudnią przeciągle, spadając gdzieś bardzo daleko. W świetle latarki widzę, że końce nart mam już nad urwiskiem, a sam leżę plecami na stromym nawisie śnieżnym. O tem, żeby tędy zjechać nocą i we mgle nawet mowy być nie może. Z zachowaniem więc wszelkich środków ostrożności, aby nie zsunąć się z półki, gramolę się zpowrotem na nawis. Nie mając innego wyjścia i widząc, że zwłaszcza jedna z moich towarzyszek jest potężnie zmęczona, decyduję się na jedyną rzecz, jaką mam jeszcze do zrobienia, to jest na powrót na Markowe Szczawiny po naszych własnych śladach. Nie jest to wprawdzie łatwe, gdyż zjazd jest, nie tylko bardzo stromy, ale i gęsto zarośnięty wysokopiennym lasem. Zjeżdżamy więc „na raty“. To znaczy, że najprzód ja z latarką zjeżdżam kilkanaście metrów w dół, badam czy „puszcza“, a potem moje panie jadą na światło latarki. W gładkim szusie wypadamy na szerszą drożynę na skraju lasu i po chwili przeciągłe hoop, hoop! i błyski latarek elektrycznych sygnalizują nam bliskość schroniska, którego mieszkańcy zauważyli już zdaleka światło mojej latarki, sunące po zboczu. Na ganku otrzepujemy z siebie grubą skorupę lodu i szronu, który zakuł nasze ubrania i włosy w biały pancerz i po chwili przy rozpalonym piecu i nad szklanką gorącej herbaty rozprawiamy długo i szeroko o tem, jakeśmy to szli, a jak pójść powinniśmy. Ostatecznie doszliśmy do wniosku, że powrót nasz był jedyną rozsądną rzeczą, jak było to do zrobienia, gdyż po nocy i we mgle, mogliśmy bardzo łatwo nie odnaleźć schroniska Beskidenvereinu i zawędrować do Czechosłowacji.

Na drugi dzień przy cudownem słońcu i pogodzie ponowiliśmy nasze wysiłki i bez żadnych już trudności i niespodzianek osiągnęliśmy cel naszej wędrówki.



Świerki w lodowym pancerzu.



Biała baśń lasu.



Schronisko na Markowych Szczawinach.

Inż. ADOLF KAZIMIERZ LANDAU.

Samochód niezniszczalny

Jeden z wielkich uczonych francuskich, specjalista w sprawach, tyczących metalurgji, zakomunikował Akademji Nauk o ciekawem odkryciu, polegającem na wynalezieniu nowego gatunku stali, który dzięki swej wytrzymałości znacznie przewyższa nawet najlepsze gatunki stali,, będące obecnie w użyciu.

Poczynione już zostały długie próby i odnosi się wrażenie, że słynna Hispano, prowadzona przez znanego fabrykanta karoserji Weymanna, która odniosła tak wielki sukces na torze w Indianopolis, podczas meczu franko - amerykańskiego, zawdzięczała swą wytrzymałość właśnie zastosowaniu przy jej konstrukcji nowego gatunku stali.

Na próbnym silniku, ścianki cylindrów którego wykonane zostały częściowo z nowego gatunku stali, częściowo zaś ze zwykłego, przejechano przestrzeń 30.000 kilometrów.

Zauważono, że zużycie gładzi cylindra, wykonanej ze stali zwykłej osiągnęło czterdzieści setnych milimetra, podczas gdy zużycie gładzi, wykonanej z nowego gatunku stali wyniosło zaledwie dwie setne milimetra, t. j. 20 razy mniej.

Próby dokonane na silniku samolotowym, pracującym bez przerwy w ciągu 100 godzin, wykazały zużycie gładzi cylindra wykonanej ze zwykłej stali, wynoszące dziesięć setnych milimetra, podczas gdy cylindry, wykonane z nowego gatunku stali pozostały nienaruszone.

Zużycie oliwy, wzrastające w miarę zużywania się cylindra, które w wypadku silnika samolotowego, o którym mowa, zwiększa się po stu godzinach jego pracy z 8 gramów, przypadających na konio-godzinę na 15 gramów, przy zastosowaniu do budowy cylindrów nowego gatunku stali. nie przekracza 2 gramów na konio-godzinę, zarówno na początku, jak i na końcu próby.

Mówi się nawet o możliwości zmontowania korb bezpośrednio na wale głównym, nie stosując panewek bronzowych, wylanych białym metalem, łożysk kulkowych, etc.

Jest łatwe do przewidzenia, jakie wypływałyby konsekwencje z tego wynalazku, gdyby cena nowego gatunku stali mogła być dostatecznie obniżona i gdyby obróbka jego nie była zbyt kosztowna.

Wyobraźmy sobie motory, zdolne do „życia“ dwadzieścia razy dłuższego, aniżeli silniki obecne.

Maszyna, która w obecnych warunkach pracuje np. 5 lat, mogłaby służyć nam 100 lat. Narażona byłaby ona na wyjście z mody, lecz w każdym razie bylibyśmy pewni, że w ciągu okresu czasu korzystania z niej, nie potrzebowalibyśmy dbać o części zamienne, wyjątek stanowiłoby tylko ogumienie.

Stosowanie gatunków stali niezwykle odpornych, pozwoliłoby na budowanie samochodów z napędem turbin wybuchowych bardziej lekkich, a jednocześnie o mocy, równej silnikom obecnym.

Zastosowanie turbindo napędu samochodów pozwoliłoby na osiągnięcie gamy szybkości bardzo rozległej, a tem samem możliwości usunięcia skrzynki biegów. Samochód sportowy byłby bardzo miły w prowadzeniu.

A gdyby nawet wysoka cena samego gatunku stali podniosła znacznie cenę nabywczą samochodu, czyż uwolnienie nas od kosztów konserwacji i reparacji nie zamortyzowałoby nam prędko wozu?

Możemy nawet przewidywać, że ten nowy gatunek stali mógłby pozwolić na zastosowanie do napędu samochodów, turbin wybuchowych, konstrukcja których wymaga stosowania bardzo wytrzymałego i odpornego metalu.

Jak więc widzimy, chodzi o odkrycie wielkiej wagi i znaczenia, mogące konstrukcję samochodów pchnąć na nowe tory.

Trochę nowin turystycznych

— Wobec dużej ilości nieszczęśliwych wypadków na przejazdach kolejowych w Niemczech, wprowadzono oświetlanie t. zw. szlabanów, zamykających drogę podczas przejazdu pociągu. Reflektor umieszczony na szlabanie zapala się automatycznie w chwili opuszczania się barjery i pali dotąd, dopóki barjera nie powróci na swoje miejsce (pozycja otwarcia drogi).

— Rewelacyjny **spadek importu samochodów** zagranicznych do Francji wykazuje statystyka. W r. 1925 sprowadzono 16.000 jednostek, a w roku 1932 — 1600 jednostek.

— W Moskwie w r. 1934 będzie uruchomiona **wystawa samochodowa**. Już teraz szereg firm samochodowych przygotowuje się do tej wystawy. W programie mnóstwo konkursów szybkości, wytrwałości i t. p.

— W Tokio, jak zresztą w całej Japonji **wypadki samochodowe** są tak częste, że wyznaczono specjalną dekorację dla kierowcy, który w ciągu ostatniego dziesięciolecia nie miał wypadku przejechania. W/g akt policyjnych stwierdzono, że w tem wielkiem mieście tylko 50 kierowców zasłużyło na tę odznakę.

— **Ruch turystyczny w Z. S. S. R.** stale się wzmaga, a programowe inwestycje wyglądają imponująco. W końcu pierwszej „piatiletki" statystyka ruchu wykazywała 10 miljonów turystów. W programie drugiej piatiletki (r. 1932 — 1937) ma być wciągnięta połowa dorosłej ludności, t. j. około 30 miljonów, nie licząc 10 miljonów młodzieży od 11 do 15 lat. Na budowę i urządzenie schronisk wydano w roku 1932 60 miljonów rubli wobec 2000 rubli w r. 1928. W ciągu obecnej piatiletki ma powstać 2500 schronisk i hoteli turystycznych na około 200.000 miejsc, co pochłonie sumę 300 miljonów rubli. Statystyka 1932 roku wykazała, że w wycieczkach urządzanych przez Tow. Podróży i Wycieczek brało udział 91.000 osób, a z kosztów przejazdu, obserwowanych na Kaukazie, Krymie i morzu Czarnem zebrano około 150 miljonów rubli. Obecnie, t. j. na rok 1934 przewiduje się wprowadzenie nowych ulg kolejowych dla turystów.

— Szlakami Sobieskiego przez Podole. Pod tym tytułem ukazała się **broszura**, barwnie szkicująca boje staczane z nawałą turecką i kozacką na ziemi podolskiej, na której jak wiadomo zbiegały się trzy wielkie szlaki tatarskie, dążące ku Lwowu. Dla wycieczek, jakie obchody roku Sobieskiego ściągną zapewne na Podole, a przedewszystkiem do Podhorzec i Oleska, broszura ta odda cenne usługi.

— Mały **słownik pionierów** polskich **kolonjalnych** i morskich jest wydawany przez Ligę Morską i kolonjalną w postaci zeszytów encyklopedycznych. Słownik zawiera wiele cennego i jedynego materjału o podróżniczych pracach polskich.

— Ukazała się **mapka** turystyczna okolic **Baranowicz**, doskonale informująca o wszystkich szlakach turystycznych w promieniu 20 — 50 klm. od tego miasta. Wydał miejscowy oddział P. T. Krajoznawczego — dobrze przysługując się wydawnictwem sprawie turystyki rodzimej.

— „Orbis" informuje, że według ostatnio przeprowadzonych obliczeń w ciągu miesięcy wakacyjnych odwiedziło Polskę w tym roku około 6.400 osób, przybyłych z zagranicy, wyłącznie pociągami wymiennemi.

— Polskie Towarzystwo Ubezpieczeń „Patria" jest gotowe przyjmować **ubezpieczenia turystyczne** i turystyczno-sportowe. Ubezpieczenia wycieczek zbiorowych od nieszczęśliwych wypadków w czasie przejazdu kolejowego, samochodowego oraz w czasie trwania całej wycieczki — są skalkulowane b. tanio. Stawki wynoszą dosłownie grosze. To samo T-wo przyjmuje ubezpieczenia narciarzy. Inicjatywie oddajemy należne uznanie.

— W Stanach Zjednoczonych Am. Płnc. na wiosnę 1934 roku rozpocznie się produkcja 10.000 samolotów turystycznych. Samolot taki będzie posiadał dwa miejsca i 8 cyl. silnik o małym litrażu i kosztować będzie 700 dol (około 4.000 zł.). Płatowce będą sprzedawane na długoterminowe spłaty.

— Ukazały się **propagandowe afisze zimowe**, wydane przez Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji. Pod względem artystycznym afisze są bezwzględnie wartościowe, jednak pod względem fachowym nie posiadają one cech propagandy naszej turystyki narciarskiej.

— W Sokole nad Sanem (st. kol. Ustrzyki) **urządzono stację turystyczną** w miejscowym dworze. Sokole jest położone w Zachodnich Bieszczadach, posiada doskonałe tereny narciarskie do 700 m. n. p. m. Wycieczki dłuższe na połoninę Wetlińską (1253 m), połoninę Caryńską (1277 m) i Rawkę (1303 m).

— W Krynicy przy dokonywanym od dłuższego czasu wierceniu w szybie nr. XI **ujawniono zjawisko** przyrody **nieznane dotąd** na świecie. Oto z wnętrza ziemi wydobywa się śnieżysta masa, która na powierzchni ziemi ulatnia się szybko i pokrywa wszystko białą powłoką. Ten biały nalot, to zestalony bezwodnik węglowy. Dotychczas gaz ten w formie zimnej masy, ulatniającej się na wolnem powietrzu, uzyskiwano jedynie w laboratorjach. Dopiero w Krynicy po raz pierwszy na świecie udało się wydostać z ziemi gaz w formie stałej i suchej. Dla wycieczek naukowych, zwłaszcza zagranicznych, zjawisko to będzie stanowiło duży powód zainteresowania się Krynicą.

— W Belgradzie odbyła się konferencja delegatów Jugosławji, Bułgarji i Grecji, na której postanowiono **budowę dróg asfaltowych:** Rabek — Subotnica, Belgrad — Sofja — Konstantynopol, Arrad — Bukareszt i Saloniki — Ateny. Wybudowanie tych dróg będzie wielkim udogodnieniem dla turystyki samochodowej, która z racji złego stanu najezdni, dotychczas nie rozwijała się na tych wartościowych dla turystyki odcinkach.

— W Hawrze rząd francuski **buduje kolosalny dworzec morski**, jakiego nie posiada nawet Anglja i Ameryka. Olbrzymia hala, długości 325 m. mieści kasy okrętowe, kolejowe, pocztę, telegraf, urządzenia telefoniczno-radjowe i sklepy, z wszystkimi potrzebnemi towarami. Pasażer, który przybył na dworzec, nie opuszcza go już, aż do wejścia na okręt, co następuje wprost z hali, dzięki sprytnie obmyślonej maszynerji windowej. Wewnątrz dworca są poczwórne tory kolejowe i cały olbrzymi systemat wind. Nawet załadunek samochodów nie przedstawia żadnych trudności. Automobilista wjeżdża do dworca i... za chwilę jedzie do przeznaczonego dlań boksu na okręcie. Otwarcie dworca będzie połączone z oddaniem do użytku olbrzyma-okrętu „Normandja". Jest to **70.000 tonowy parowiec**, posiadający wszelkie możliwe do pomyślenia wygody.

XIII Rallye Automobile de Monte-Carlo. Automobiliści w całej Europie przygotowują się do tradycyjnej dorocznej międzynarodowej imprezy samochodowej, znanej pod nazwą „Rallye Automobile de Monte-Carlo".

W niedzielę 21 stycznia r. b. wystartują z przeróżnych punktów kontynentu zawodnicy i zdążać będą ku słonecznym brzegom Riviery.

Dwa ważne szlaki prowadzą przez Polskę. Jeden z Tallina przez Królewiec, Warszawę, Poznań i Berlin — drugi z Bukaresztu przez Śniatyń, Kołomyję, Stanisławów, Lwów, Warszawę, Radom, Kraków, Cieszyn i Pragę.

Szlaki prowadzące przez Polskę cieszą się szczególną wziętością zarówno ze względu na wysoką punktację przy obliczaniu ostatecznych wyników Zjazdu Gwiaździstego, jak też z powodu doskonałej opinji, jaką zyskała podczas poprzednich imprez organizacja przejazdu na naszym terenie.

Trzeba podkreślić, że opinję tę zawdzięczamy wydatnej pomocy naszych Władz administracyjnych, które zorganizowały doskonale odśnieżanie dróg, wskazywanie właściwej drogi w bardziej skomplikowanych miejscach i szczególnie w większych miejscowościach przez umyśnie w tym celu wystawione posterunki policyjne.

W tym roku przejedzie przez Polskę 37 zawodników, z których 21 wystartuje z Tallina a 16 z Bukaresztu.

Kontrola przejazdów odbędzie się w Warszawie w siedzibie Automobilklubu Polski przy Alei Szucha 10, we Lwowie w Małopolskim Klubie Automobilowym, przy ul. Kl. Tańskiej 3 i w Krakowie, w Krakowskim Klubie Automobilowym, przy ul. Św. Jana 11.

Zawodnicy przejadą przez Warszawę między godziną 14-ą — 21 stycznia i godz. 5-ą 22 stycznia, w którym to czasie miłośnicy sportu samochodowego będą mieli sposobność zobaczyć ich przed Automobilklubem Polski przy Al. Szucha.

Ze względu na wielkie znaczenie propagandowe tej imprezy, jest wysoce pożądanem, żeby nietylko czynniki bezpośrednio w niej zainteresowane i urzędowe okazywały uczestnikom wydatną pomoc, ale, w razie potrzeby, także każdy poszczególny obywatel.

Samochody biorące udział w Rallye będą zaopatrzone z przodu i z tyłu w tablice z napisem „XIII Rallye Automobile Monte - Carlo".

Liljan.

BON-TON

Salon i życie wytworne

Nasz feljetonista, Sir John of Byck, słynący w Warszawie i w okolicy z wykwintnych manier, otrzymał ostatnio od czytelników „Turysty i Auta“ szereg listów z prośbą o porady i wskazówki dobrego tonu.

Nasz niezrównany humorysta tą drogą śpieszy zadośćuczynić prośbom szanownych i czcigodnych korespondentów. (Red.)

JWPan Agapit W., Wołomin.

Niestety, Sz. Pan nie ma racji. Rzucanie przy stole w damę gałkami chleba nie jest jeszcze dowodem wyrafinowanych form towarzyskich. Jeżeli już koniecznie pragnie się zwrócić na siebie uwagę sąsiadki, lepiej dyskretnie a z galanterją uszczypnąć ją pod stołem w kolano. Byle nie za mocno!

JWPan Józef K., Radom.

Nóż służy tradycyjnie do krajania tylko potraw stałych. Jeżeli na proszonym obiedzie nie mógł Pan dać sobie rady z befsztykiem, należało grzecznie poprosić gospodynię o młoteczek albo dziadek do orzechów. Należało to uczynić z uśmiechem. Natomiast postępku Pana żadną miarą pochwalić nie mogę. Czyż nie rozumie Pan, że mógł Pan wybić gospodarzowi oko tym befsztykiem albo nadwyrężyć mu kość potylicową. Mogłoby wyniknąć grube nieprzyjemności. Zalecam większe opanowanie gestykulacji. Adieu!

JWPan K. Latawiec, Ozorków.

Nie, nie, Drogi Panie, dłubanie w zębach palcem jest dowodem braku ogłady. Należy to uskuteczniać przy pomocy widelca. Dłoń Pańską ściskam.

JWPan Eustazy Kupść, Warszawa.

A jednak przegrał Pan zakład! O ile już zapomni się chusteczkę do nosa, lepiej w tym wypadku posłużyć się koniuszkiem serwety. Uciekanie się do użytku firanki lub rolety świadczy o manierach prostackich i nieokrzesanych. Pa, Kochanie!

JWPan Rajmond Wsiadły, Wędziagoła.

Nakładanie do fraka żółtych kamaszków i sztuczkowych spodni uchodzi tylko szewcom, fryzjerom i negrom. Lepiej użyć w tym celu bryczesów i zielonego krawacika w groszki. Co do ślubnego stroju Czcigodnej Oblubienicy nie potrafię udzielić fachowej porady. Proszę się w tej materji zwrócić do mojej znakomitej koleżanki, Pani Well.

JWPan K. Ździebko. w/m.

Owszem, cztery guziki powinny wystarczyć. Odpowiedzi, w stu procentach pewnej, udzieli książę Walji (London, St. James's Palace).

JWPan „Dziubas“.

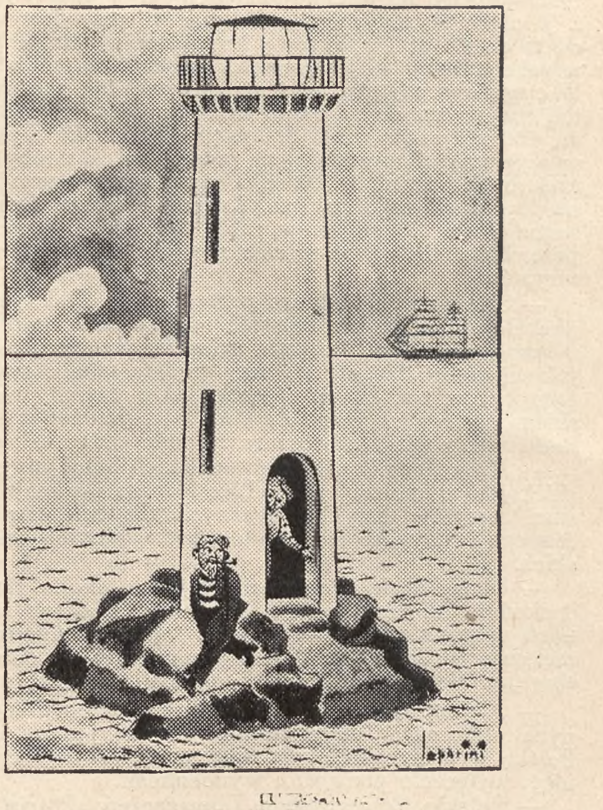
Przy trącaniu się kieliszkami obowiązuje staropolski toast w rodzaju „Chaim“ albo „Siulim!“. Brzmi to wytwornie i elegancko. Filiżaneczkę lepiej trzymać dwoma palcami, przytem mały paluszek powinien odstawać nazewnątrz. Łączy to w sobie nieporównany wdzięk z godziwą kokieterją. Pa, Dziubasie!

JWPani Lola Rosalita. w/m. Cafe-Chantan „Pod wydatnym biustem“.

W zasadzie narzeczony Sz. Pani ma słuszność. Mężczyzna może nosić na palcu tylko sygnet, czyli pierścionek z herbem rodowym. Sygnet po przystępnej cenie nabyć można na Świętokrzyskiej lub w lombardzie. W tym roku modne będą następujące sygnety: „Nałęcz“, „Miesiąc zatajony“, „Ślepogęś“, Wnętrzności czyli Jelita“ i in. Adio, piękna Rosalito!

JWPan Wienczysław Ząbek. Ząbki.

Współczuję Kochaneniu Panu najserdeczniej! Arystokratyczne aspiracje Pańskiej Czcigodnej narzeczonej napawają mnie prawdziwym smutkiem. Czy nie możnaby jej jakoś wyperswadować tego? Czy nie próbował, Drogi Pan, nastroić ją bardziej demokratycznie? Niech Pan postara się przekonać swoją Ukochaną, że postanowienie wyjścia zamąż „tylko za hrabiego“ jest conajmniej ryzykowne. Znam osobiście kilku hrabiów, ale nie radziłbym tej zacnej Dziewicy pojąć któregokolwiek z nich za małżonka. Filuci i opoje pierwszej klasy! W rezultacie niech Pan sobie zafunduje bilety wizytowe tej treści „Wienczysław Hrabia Ząbek, herbu Hupaj-Siupaj“. Może ją to oszołomi. Może zgodzi się poślubić Drogiego Pana. Życzę dużo, dużo szczęścia!



Nie odchodź, Wacuś, za daleko. Za dziesięć minut obiad na stole!

Aforyzmy turystyczne

Tajemnicą zdrowia jest ruch dla ciała i wypoczynek dla ducha. — Podróże dają jedno i drugie.

Potop katastrof, który na nas spada, potrafią przetrwać najruchliwsi. Biada temu, kto nie umie podróżować. Pierwsi, którzy puszczają się w drogę — to najinteligentniejsi, najodważniejsi, najchciwsi nowości.

Człowiek, wiecznie oszukiwany, kupuje znowu bilet ku szczęściu. Dworzec kolejowy stał się namiastką alkoholu, turystyka — środkiem odurzającym.

WIADOMOŚCI KLUBOWE

KOMUNIKATY ZARZĄDU GŁÓWNEGO

Stosunki Polskiego Touring Klubu z organizacją „Camping Club" w Londynie.

Z okazji odbywającego się w Londynie międzynarodowego kongresu klubów campingowych, Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu wysłał depeszę treści następującej:

„On opening Camping day send hearty greetings. Wishes best results".

W odpowiedzi na powyższą depeszę otrzymał Polski Touring Klub serdeczne podziękowanie od „The International Federation of Camping Clubs" i propozycję wpisania Klubu na listę członków tej organizacji. Równocześnie nadesłano nam drukowaną broszurkę „Record of Proceedings", w której zamieszczono dosłowną treść naszej depeszy.

Udział Polskiego Touring Klubu na Targach Lewantyńskich w Bari.

Polski Touring Klub zgłosił swój udział w formie materjału propagandowego na Targi Lewantyńskie w Bari (IV Fiera del Levante, Bari). Udział Polskiego Touring Klubu we wspomnianych Targach podkreśla p. Wacław Karczewski, Członek Zarządu Stowarzyszenia Kupców Polskich, organizator pawilonu polskiego, w swem obszernem, drukowanem sprawozdaniu.

Życzenia z okazji Święta Niepodległości.

Polski Touring Klub otrzymał z okazji Święta Niepodległości bardzo miłe życzenia z Budapesztu od Akademickiego Biura Informacyjnego „Midi", które, ze względu na serdeczną treść podajemy dosłownie:

„Z okazji piętnastoletniego Święta Zmartwychwstania Polski, niechaj wolno nam będzie wyrazić gorące uczucie radości, która zapełnia serca nasze. Od wieków każdy prawdziwy patryjota węgierski wnosił do Najwyższego modły, by Wasz Kraj kwitnął i rósł w potęgę; a dziś gdy spełniły się Wasze i nasze życzenia, znowu, w tej solennej chwili, dziękujemy całą duszą Bogu i prosimy Go o utrwalenie tej pomyślności. Świętą zaś myśl braterstwa polsko-węgierskiego, która tkwi w każdem sercu węgierskiem,, bez względu na różne przekonania, biuro nasze MIDI pragnie ciągłą i troskliwą pracą pielęgnować, wskutek czego usilnie prosimy, aby młodzież polska popierała nasze usiłowania wszystkiemi swojemi siłami.

Niech żyje Polska i cała Jej Młodzież!

Kierownik Sekcji Polskiej Biura MIDI; Dyrektor Biura MIDI".

Wymiana studentów zagranicznych.

Orbis podaje, że przed dwoma laty, na zjeździe Międzynarodowego Związku Turystycznego delegat Polski wystąpił z wnioskiem wprowadzenia stałej wymiany studentów między państwami europejskiemi.

Dalej w komunikacie Orbisu jest powiedziane, że sprawa ta nie została zrealizowana i dopiero w roku bieżącym na Kongresie w Rzymie, delegat włoskiego ENIT'u, wystąpił z ponownym wnioskiem tej samej treści.

Dla ścisłości podkreślamy, że Polski Touring Klub już w maju 1932 roku zawarł umowę z ENIT'em, która między innemi w par. 6-ym przewiduje wymianę studentów. W tej sprawie Polski Touring Klub zapewnił sobie pomoc ze strony Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

Biuro Podróżnicze Polskiego Touring Klubu.

Rozwój Klubu i zakres oraz zasięg jego działalności wymagają posiadania specjalnego aparatu do obsługi członków, oraz organizowania wycieczek. Doceniając konieczność tego rodzaju placówki, Polski Touring Klub powołał do życia Biuro Podróżnicze, które mieści się w lokalu przy ul. Kredytowej 3. Biuro rozpoczęło działalność z początkiem r. 1934.

Nowe Delegatury Polskiego Touring Klubu.

Dążąc do jaknajszerszego rozprzestrzeniania swojej sieci organizacyjnej, Polski Touring Klub stworzył ostatnio dwie nowe Delegatury w Zakopanem i w Bukowinie Tatrzańskiej. Delegatem w Zakopanem mianowany został dr. Stanisław Aulich, ul. Krupówki 45, zaś w Bukowinie Tatrzańskiej p. Jadwiga Szczepańska, willa „Turing".

P. burmistrz, kpt. Tadeusz Fenrych mianowany został Delegatem powiatowym Polskiego Touring Klubu na obwód powiatu krotoszyńskiego.

P. Stanisław Marjan Szymański mianowany został Delegatem Polskiego Touring Klubu na miasto i powiat Starogard

Życzenia z okazji Święta Narodowego.

Z okazji Święta Narodowego Republiki Czechosłowackiej, Polski Touring Klub złożył życzenia na ręce J. E. P. Posła Girsy. W odpowiedzi na życzenia Polski Touring Klub otrzymał list w języku polskim, treści następującej:

„Szanowni Panowie!

Proszę przyjąć moje serdeczne podziękowanie za życzenia nadesłane mi z okazji Czechosłowackiego Święta Narodowego.

Łączę wyrazy prawdziwego poważania.

(—) Girsa.

W odpowiedzi na życzenia przesłane przez Polski Touring Klub z okazji Święta Króla Belgów, nadesłał J. E. p. Poseł J. Davignon serdeczne podziękowanie następującej treści:

„Jestem bardzo wzruszony życzeniami, jakie Polski Touring Klub raczył przesłać pod moim adresem z okazji Święta naszego Króla.

Najserdeczniej za życzenia dziękuję WPanom i proszę przyjąć zapewnienie mego prawdziwego szacunku i poważania.

(—) J. Davignon.

KOMUNIKATY SEKCJI SAMOCHODOWEJ

WIADOMOŚCI DROGOWE.

Powiat Warszawa. Zamknięty czasowo na kilometrach 3, 4 i 5 traktu wojewódzkiego Warszawa — Pruszków (Żyrardów) ruch kołowy, został wobec ukończenia robót wznowiony.

Wobec ukończenia robót przy przebudowie traktu Wilanowskiego ruch na zamkniętym odcinku tego traktu został przywrócony.

Powiat Łomża. Wskutek przebudowy mostu Nr. 133/1 na 133-cim kilometrze szosy państwowej Nr. 2 Warszawa — Kowno, na odcinku Łomża — Piątnica, zostaje zamknięty przejazd przez wymieniony most, poczynając od dnia 2 stycznia r. b. aż do odwołania.

Powiat Opatów. Z dniem 18 grudnia 1933 r. otwarty został ruch kołowy na moście na Wiśle pod Annopolem, na drodze państwowej Nr. 9/3 (Lublin — Ożarów), dla wszystkich pojazdów o ciężarze do 2 ton.

Komisja Rzeczoznawców.

Dzięki wielkiej popularyzacji samochodu i łatwości kierowania nim utarło się przekonanie, że każdy amator umiejący prowadzić wóz, staje się jednocześnie jego znawcą. Mniemanie to jest z gruntu błędne i szkodliwe — gdyż łatwość kierowania samochodem jest wynikiem szeregu udoskonaleń, komplikujących jednak w znacznym stopniu jego konstrukcję.

Dlatego nabycie, posiadanie i eksploatacja oraz remonty samochodu wymagają częstego uciekania się do rzeczywistych fachowców, t. j. ludzi którzy poświęcili się automobilizmowi jako wiedzy i od szeregu lat mają tylko z nim do czynienia.

Obecny okres kryzysu odbił się w wysokim stopniu na polskim automobiliźmie przez zahamowanie zapotrzebowania na samochody. Dzisiejszy nabywca szuka tylko wozu okazyjnego i w wyniku tego dowóz nowych samochodów od trzech blisko lat został prawie zupełnie wstrzymany. Sprzedaje się, kupuje i remontuje tylko wozy używane, często takie, które już dawno były przeznaczone na rozbiórkę.

Na tem żerują spekulanci i różni „eksperci". Dlatego porada lub opieka sumiennego, bezstronnego i rzeczywistego fachowca nabiera dzisiaj specjalnie doniosłego znaczenia.

Polski Touring Klub, w zrozumieniu potrzeb i bolączek automobilizmu, utworzył jeszcze w roku 1929 Komisję Rzeczoznawców we wszelkich dziedzinach automobilizmu. Komisja ta posiada już poważny dorobek w społeczeństwie i Polski Touring Klub, może z całym spokojem przyjąć na siebie moralną odpowiedzialność za swych rzeczoznawców.

Honorarja są pobierane według norm ustalonych przez Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu.

W sprawach, dotyczących Rzeczoznawców zwracać się należy do Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu w Warszawie, przy ul. Kredytowej Nr. 3 m. 3. Tel. 207-04.

Echa odczytu o Rzymie.

W związku z wygłoszonym w Polskim Touring Klubie odczytem o Rzymie współczesnym, prasa włoska zamieszcza bardzo życzliwe dla naszej organizacji notatki, podając szczegóły odczytu, ilustrowanego przezroczami.

Na wyróżnienie zasługują artykuły następujących włoskich gazet: Giornale del Turismo, Popolo di Roma, Regime Fascista-Cremona, Notiziaro Turistico del'ENIT, Roma.

Dar Kpt. Skarżyńskiego.

Zdobywca Atlantyku, kpt. Stanisław Skarżyński, członek honorowy Polskiego Touring Klubu, ofiarował do bibljoteki klubowej swoją nowowydaną książkę pod tytułem: „Na R. W. D. —5 przez Atlantyk".

WYCIECZKA WIOSENNA NA WYSPY KANARYJSKIE.

Linja Gdynia — Ameryka organizuje w kwietniu 1934 r. wycieczkę okrętem „Kościuszko" na Wyspy Kanaryjskie. Wyjazd z Gdyni nastąpi w dniu 5 kwietnia, powrót 29 kwietnia. Trasa wycieczki długości 5.154 mil morskich, jest następująca: Gdynia—Holtenau—Brunsbuettel — Lisbona — Casablanca — Las Palmas — Santa Cruz — Funchal — Antwerpja — Brunsbuettel — Holtenau — Gdynia. Cena wycieczki od 650 zł. od osoby. Członkowie Polskiego Touring Klubu, którzy zgłoszą swój udział w wycieczce za pośrednictwem Klubu, korzystają z szeregu ulg i udogodnień.

HOTELE I PENSJONATY POLECANE.

Krynica. Pensjonat M. Jabłońskiej i i M. Weksteinowej. W zakładzie dr. Skórczewskiego pokoje z utrzymaniem od 8 — 12 zł. dziennie.

Budapest (Węgry). Hotel Continental. Ceny umiarkowane. Garaże dla członków Polskiego Touring Klubu do dyspozycji bezpłatnie.

Zagrzeb (Jugosł.). Hotel Central. Pokoje od 30 dinarów, naprzeciw dworca kolejowego.

KOMUNIKAT DELEGATURY WARSZAWSKIEJ.

Życie Towarzyskie.

Komitet Towarzyski podaje do wiadomości pp. Członków, że w każdy czwartek od godziny 20 urządzane są w lokalu Klubu przy ul. Kredytowej 5, dancingi klubowe. Restauracja na miejscu.

Roombill, salony bridge'owe i czytelnia czynne są codziennie od godziny 18.

Restauracja klubowa czynna jest codziennie od godziny 14 do 1 w nocy. Restauracja wydaje obiady klubowe z trzech dań w cenie zł. 2.— i kolacje klubowe z dwóch dań również w cenie zł. 2.—

KOMUNIKAT SEKCJI KOLARSKIEJ

Program prac Sekcji Kolarskiej Polskiego Touring Klubu.

Zarząd Sekcji kolarskiej Polskiego Touring Klubu ustalił już w głównych zarysach program swych prac i cele, do których będzie zdążał. Mając na oku jaknajszerszy rozwój kolarstwa turystycznego i komunikacyjnego, Sekcja kolarska Polskiego Touring Klubu będzie intensywnie pracować w kierunku, u nas zupełnie zaniedbanym — wyjednywania udogodnień i ułatwień dla turystów i kamperów kolarskich — interwenjowania w sprawach dotyczących podatków, opłat i formalności związanych z posiadaniem rowerów, ich przewozem i t. d. Sekcja będzie współdziałać z władzami rządowemi i samorządowemi w kierunku uwzględnienia potrzeb ruchu kolarskiego co do sygnalizacji, regulacji ruchu, urządzania stoisk (postojów) dla rowerów w miejscach publicznych i t. d. Dalej będzie prowadzona praca nad przewodnikami i mapami turystycznemi, układanie marszrut, organizowanie odczytów, studja nad ulepszeniem sprzętu kolarskiego turystycznego i kampingowego. Osobny dział będzie tworzyć udzielanie porad i ekspertyz technicznych i prawnych, wydawanie tryptyków zagranicznych i t. p. W sezonie Sekcja będzie organizować tereny kampingowe, urządzać wycieczki, biegi turystyczne, wędrowne obozy kolarskie ,zajezdnie i schroniska. W niedługim czasie utworzone zostaną delegatury prowincjonalne.

Jak z tego widać, program Sekcji kolarskiej Polskiego Touring Klubu jest bardzo rozległy — i nigdy nie będzie tam zadużo rąk do pracy. Zgłoszenia chętnych do pracy członków, interesujących się kolarstwem i jego rozwojem, przyjmuje Sekretarjat Polskiego Touring Klubu, Warszawa, Kredytowa 5, w g. 9 — 15-tej lub 18 — 20-tej.

KOMUNIKAT DELEGATURY POZNAŃSKIEJ.

Wyniki jazdy za lisem.

Delegatura Okręgowa Polskiego Touring Klubu w Poznaniu podaje następujące wyniki z konkursu samochodowego „Jazda za lisem", odbytego w dniu 10 grudnia 1933 r.

Startowało ogółem 18-tu zawodników na samochodach, oraz jeden motocykl z przyczepką. Trasa prowadziła z Poznania przez Górczyn, Junikowo, Luboń, Puszczykowo, Mosinę do Ludwikowa. Funkcję „Lisa" sprawowali pp.: Radca Inż. Józef Trampler i kpt. Konstanty Rojek. Jako najlepszy zawodnik przybył do mety p. dr. Jan Pakowski z Poznania na samochodzie „Buick", a jako drugi zawodnik p. Jerzy Mieloch z Poznania na motocyklu „Norton" z przyczepką. Prawie wszyscy uczestnicy przybyli w krótkich odstępach czasu do mety, która znajdowała się w lokalach Polskiego Touring Klubu w Ludwikowie nad jeziorem Góreckiem, gdzie odbyła się w miłym nastroju wspólna kawa, poczem uczestnicy wrócili do Poznania.

Wyniki imprezy ogłosił delegat Piotr Czarnecki. Zawody prowadzili pp.: Perkowski i Markowski. Organizacja wzorowa, wypadków, pomimo gołoledzi, nie było. Imprezą tą Delegatura Okręgowa Polskiego Touring Klubu w Poznaniu zakończyła swój sezon samochodowy 1933 r. Do udania się imprezy przyczyniła się w wielkiej mierze prasa poznańska i Polskie Radjo pod kierownictwem p. dyr. Okoniewskiego.

KOMUNIKATY SEKCJI NARCIARSKIEJ.

Kurs Nauki jazdy na nartach.

Czelem umożliwienia członkom i wprowadzonym gościom Polskiego Touring Klubu nauczenia się prawidłowej jazdy na nartach — Sekcja Narciarska PTKlubu organizuje w Warszawie w czasie od 14 stycznia do 25 lutego 1934 r. włącznie — kurs narciarski.

Zajęcia praktyczne, oraz nauka teoretyczna, urozmaicone wycieczkami w miarę postępu kursu, odbywać się będą w następujące dnie świąteczne: 14, 21 i 28 stycznia i 2, 11, 18 i 25 lutego 1934 r.

Godziny zajęć od 9 rano do godziny 17 wieczór, licząc w tem wyjazd i powrót do Warszawy.

Każdorazowa zbiórka w pełnem wyekwipowaniu narciarskiem w lokalu Polskiego Touring Klubu (Kredytowa 5).

Dnia 25 lutego, w ostatni dzień kursu odbędzie się egzamin z jazdy na nartach przed komisją Sekcji Narciarskiej P.T.Klubu.

Z kursu mogą korzystać bezpłatnie członkowie Polskiego Touring Klubu a także Radjoabonenci. Inne osoby wpłacają wpisowe w kwocie zł. 10.

Równolegle z kursem dla starszych, prowadzony będzie, w miarę odpowiedniej ilości zgłoszeń, analogiczny kurs nauki jazdy na nartach dla dzieci od lat 12-tu. Wpisowe dla dzieci wynosi 2 zł. 50 gr.

Dojazd do terenów ćwiczebnych odbywać się będzie autocarem, wzg. pociągiem. Powrót analogicznie. Zależnie od ilości uczestników koszta przejazdów za cały okres wynoszą w przybliżeniu od 10 — 20 zł.

W razie zgłoszenia odpowiedniej ilości osób zaawansowanych w jeździe na nartach, wydzielona zostanie osobna grupa ćwiczebna dla wprawniejszych narciarzy.

Skład Zarządu Sekcji Narciarskiej.

Zarząd Sekcji Narciarskiej ukonstytuował się następująco: Przewodniczący Inż. Tadeusz Rysiakiewicz, członkowie: Mjr. Marjan Czeżowski, Stefan Płonka i Stanisław Reszczyński.

DO PP. CZŁONKÓW

W związku z zamykaniem rachunków za rok 1933, Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu prosi wszystkich PP. Członków o wpłacanie zaległych i bieżących składek.

Przypominamy, że, stosownie do poprzednich zapowiedzi, członkom zalegającym ze składkami wstrzymana będzie wysyłka pisma „Turysta i Auto".

——:o:——

Członkowie Polskiego Touring Klubu, który pomimo regularnego opłacania składek, nie otrzymują pisma „Turysta i Auto", proszeni są o możliwie najszybsze sprawdzenie swoich adresów w biurze Centrali Polskiego Touring Klubu w Warszawie, gdyż niewłaściwe adresy powodują zwracanie pisma przez pocztę.

Wszelkie zmiany adresów należy natychmiast podawać do Centrali Polskiego Touring Klubu w Warszawie.

——:o:——

Prosimy PP. Delegatów,oraz wszystkich PP. Członków, o stałe nadsyłanie wiadomości z życia Klubu w celu zamieszczania w komunikacie klubowym.



DUNLOP

Redaktor: Kaz. M. Kałczyński. Wydawca: Polski Touring Klub.

Zakł. Graf. Tow. Wyd. „Bluszcz“ — Warszawa, Solec 87.